

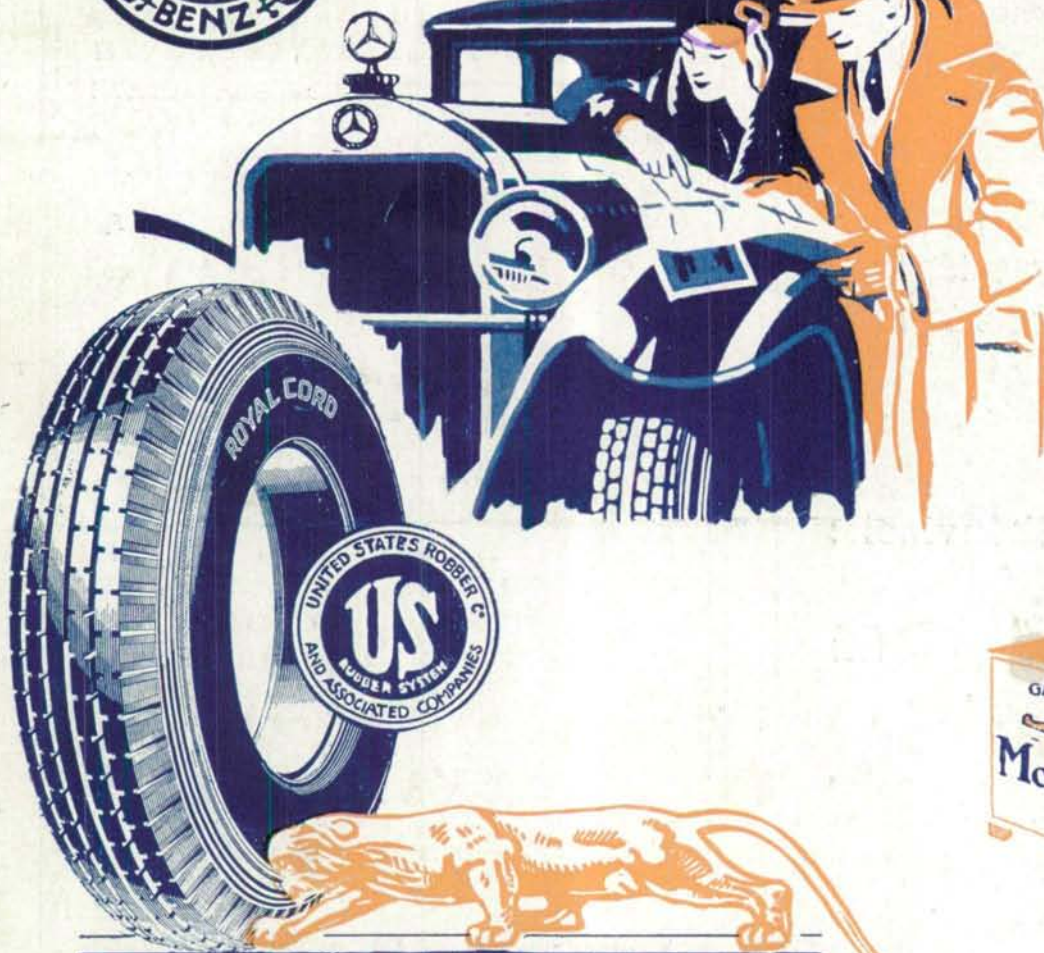
Magyarországi 1930 márc. 30-án János Autóklub
53959

Automobil Motorsport-Turizmus Közlekedés - Útépítés

V. ÉVFOLYAM

1930 FEBRUÁR 28.

4.
SZÁM



385
P

US-ROYAL-CORD vezérképviselő:
FERRO, Budapest, VI., Vilmos császár-út 28.

A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

Ne vesztegessen időt, mert

Önnek is

éppen úgy, mint sok
más ezer embernek,
l e g j o b b a n a

TÁTRA

autó felel meg!

Óriási teherbírás!
Kis benzinfogyasztás!
Kitűnő rugózás!
Olcso árak!

Gyártja és vezésképviselei:

„UNITAS“

Automobilipar és Kereskedelmi Rt.

G y á r :

Budapest, V., Zápolya-u. 13.

Kiállítási szalon:

VI., Nagymező-utca 19. sz.

Az új

„DANUR I”

számlámpa-automata
(magyar szabadalom)

ismét kapható.

1 éves garancia!

Tökéletes, megbízható!

A készülék ára 24 P

Követelje mindenütt!

G y á r t j a :

URNER ÉS BERKOVITS

villamos autóberendezések gyára
Budapest, V., Pozsonyi-út 4/F.

Automobil Motorsport-Turizmus

Közlekedés - Útépítés

V. ÉVF. 4. SZÁM

1930 FEBRUÁR 28.

A MAGYAR TOURING CLUB HIVATALOS LAPJA

Officielles Organ des Magyar Touring Club
Official Fortnightly of the Magyar Touring Club

Journal Officiel du Magyar Touring Club
Organo Ufficiale del Magyar Touring Club

Felölös szerkesztő:
DÉVÁNI ISTVÁN

MEGJELENIK
HAVONTA KÉTSZER

Helyettes szerkesztő:
DÁRDAY-ABRIANI DEZSŐ DR.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-u. 111. IV. em. Tel.: Aut. 136-64. Hivatalos órák 9-2-ig

Postatakarékpénztári csekk számla: 34240. Előfizetési díjak: Magyarországon évi 24 pengő, Ausztriában évi 35 schilling, Jugoszláviában évi 500 dinár, Csehszlovákiában évi 160 cseh korona, Romániában évi 1200 lei.

HIVATALOS RÉSZ

A Magyar Touring Club vezetősége. Elnök: nagybudafai Vermes Gyula földbirtokos. **Alelnökök:** borhi Borhy István földbirtokos, Quittner Ervin műépítész. **Végrehajtó-bizottság:** Máry Dezső alezredes, dr. Kovács Sebestyén László és Harsányi Jenő okl. mérnök. **Választott választmányi tagok:** ifj. Csonka János mérnök, dr. Glósz Miklós min. titkár, Haag Dezső főmérnök, dr. Hajós Imre, Harsányi Jenő okl. mérnök, Havas Jenő vezérigazgató, Kirschner Béla Autótaxi r.-t. igazgató, Korbuly Géza földbirtokos, dr. Kovács Sebestyén László, Lindner Ernő m. kir. főmérnök, Pilaszanovich Antal ny. min. tanácsos és Sissovic József Autótaxi r.-t. igazgató. **Hatósági megbízottak a Magyar Touring Club választmányában:** Gömör Laiml László min. tanácsos a Külügyminisztérium részéről, Kontz Endre dr. min. tanácsos a Belügyminisztérium részéről, Makó-Kléger Sándor min. tanácsos a Népjelölti Minisztérium részéről, Máry Dezső alezredes a Honvédelmi Minisztérium részéről és Pisztelka Rezső ezredes a Honvéd Főparancsnokság részéről. **Meghívott tagok a Magyar Touring Club választmányában:** Brunswick György őrnagy a Kormányzóság részéről, dr. Tormay Géza államtitkár, Forster Gyula h. államtitkár és Markhot Jenő min. tanácsos a Kereskedelmi Minisztérium részéről, Magyary-Kossa József min. titkár a Pénzügyminisztérium részéről, Andrassy Sándor gróf v. b. t. t., mint a KMAC elnöke, Erdőy-Harrach Tihamér orsz. képviselő, Ehrmann Kornél, a Magyar Ruggyantaárugyár igazgatója, Iványi Gusztáv százados, a MAC motorosztályának főtitkára, Kornfeld Pál báró, Rassay Károly orsz. képviselő, Szilágyi Lajos orsz. képviselő, dr. Shvoy Kálmán tábornok, a DAC elnöke, Vojnits Miklós báró orsz. kép-



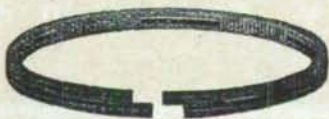
viselő és dr. Tausz Béla, az Idegenforgalmi Szöv. alelnöke. **Választmányi póttagok:** Bernárd Győző min. osztálytanácsos és Szabó Árpád mérnök. **Számvizsgáló-bizottság:** Borossy Jenő magántisztv., Pintér Károly magántisztv. és Röck István vezérigazg. **Póttagok:** báró Kazy Ferenc miniszteri titkár és Münnich Aladár műépítész. **Ügyész:** Dr. Vermes Nándor ügyvéd. **Főtthár:** Kirehknopf Ernő nyugalmazott konzul.

Triptique-t, carnet-t és nemzetközi útigazolványt a Magyar Touring Club csak tagjainak ad ki. A triptique ára országonként 10 pengő. A carnet ára 30 P. A nemzetközi útigazolvány autóvezetőknek 20, motorkerékpárvezetőknek 10 pengő. A vámszavatossági biztosítás díjai motorkerékpárnál 4-9 pengő, automobilonál 18-36 pengőig terjednek. A vámszavatossági biztosítást a Magyar Touring Club szerződéses biztosító intézete, az Anglo-Danubian Lloyd eszközli, melynek megbízottja állandóan a Magyar Touring Club helyiségében található. Mindezen díjtételek egy évi időtartamra értendők.

A Magyar Touring Club hivatalos helyisége: Budapest, V., Deák Ferenc-u. 10. I. em. Hivatalos órák: d. e. 10-2-ig, d. u. 4-6-ig.

A Magyar Touring Club tagjai négyfélék. a) **Alapító tagok:** Felvételi díj 40 pengő. Tagsági díj egyszer mindenkorra jogi személyeknél 600 pengő, magán-személyeknél 300 pengő. b) **Rendes tagok:** Felvételi díj 40 pengő. Évi tagdíj három évre szóló kötelezettség mellett, évi 40 pengő. c) **Pártoló tagok:** Felvételi díj 12 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett évi 12 pengő. d) **Junior-tagok** (kiskorúak): Felvételi díj 6 pengő. Tagsági díj két évre szóló kötelezettség mellett, évi 6 pengő.

„TEVES”



dugattyúgyűrűk, olajlehúzógyűrűk, zsírzó-csapcsapok minden kivitelben. Dugattyú-csapok edzve és köszörülve. Megmunkált és nyersszelepek, zsírzóprések, Lockheed-fék, teljes készülék és alkatrészek nagy raktára.

Vezérképviselő: Balog Arthur okl. gépészmérnök
„Kérjen árjegyzéket” Budapest, V., Lipót-körút 27. Tel. 295-39



Új csukott

FIAT helybell és vidéki fuvarokat vállal

Alpár Garage, Budapest, VII., Alpár-u. 9. J. 324-33

Ötezerhatszáz kilométert futott 520-as Fiat, csukott, sötétkék, kitűnő állapotban **oladó**, esetleg becsér-lem, kisebb 4 hengeres csukott kocsival, mely 10000 kilométernél többet nem futott

Gyógyszerár. Tiszakürt.

A MAGYAR TOURING CLUB ÚTJELENTÉSEI

Magyarország. A magyarországi utak kivétel nélkül járhatók. Az utak felülete sokhelyütt jeges. A Mátra-hágó hóláncok nélkül is járható. Figyelmeztetjük az automobilistákat, hogy a bécsi út, dacára az Erzsébethídnál felállított „Wien” jelzésnek, építés alatt van és akadály nélkül csupán Leányvárig alkalmas a közlekedésre. A szentesi m. kir. Államépítészeti Kirendeltség a következőket közli: Kiépült a szeged—csongrádi törvényhatósági közút 36.5—41.5 km-es szakasza 5 km hosszú, 3 méter széles makadám-kőpályával. Csánytelek község belterületétől Sövényháza község felé azonban 3 km még mindig kiépítetlen. Ugyancsak kiépítetlen ezen útvonal Sövényháza—Sándorfalva közötti szakasza, mely földutak csak száraz időben alkalmasak gépkocsival való közlekedésre. A hódmezővásárhely—tótkomlói törvényhatósági közút 0.2—4.0 szakasza 4 méter széles makadám-kőpályával épült ki Hódmezővásárhely területén. Az út folytatása Tótkomló felé még földút.

Ausztria. Az utóbbi hetekben hirtelen beállott havazások folytán Ausztriát 20—30 cm-es hóréteg borítja, ami természetesen a felsőbb régiókban jóval nagyobb. Emellett helyenként egy, sőt másfél méteres hófúvások is keletkeztek. Ennek dacára már az összes Wienből kiinduló főutak újra használhatók és nyitvaállanak a gépjárműforgalom számára. Mindazonáltal hóláncok nélkül senki se keljen ausztriai útra. Jól járhatók: Wien—Innsbruck (Salzburgon át), Wien—Brünn, Wien—Znaim, Wien—Győr, Wien—Graz—Klagenfurt. Helyenként hólánc szükséges. A Mariazell felé vezető utak kivétel a Seebergen keresztül vezető utat, mely hólánccal járható, zárva vannak. A burgenlandi utak, dacára a 30 centiméteren felüli hónak, már jól ki vannak járva. Az alacsonyan fekvő (200—300 m) közutak javarésze Tirolban is járható. Ellenben a magas hágók csaknem kivétel nélkül járhatatlanok. Az Arlberget 2 méteres hó borítja és így június eleje előtt aligha lesz hómentes. Az út mindazonáltal a keleti oldalon St. Antonig (1300 m) és a nyugati oldalon Langenig (1212 m) szabaddá van téve. Gépjárművek a 10 kilométer hosszú Arlberg-alagúton át vasúton átszállíthatók St. Antonból Langenbe. Zárva vannak: a Flexenstrasse (Langen és Lech között), a Pass Thurn (Kitzbühelből a Passhöheig használható), a Hohe Tauern (Radstadt—Mauterndorf), a Katschberg (St. Michael—Spittal), a Turracherhöhe (Reichenau—Predlitz), Glocknerstrasse (Heiligenblut), Pötschenpass (Ischl—Badaussee), Pass Gschütt (Hallstadt—Golling), Phyrnpass (Liesen—Spittal), Gesäuse, Triebener Tauern, Präbichl (Vordernberg—Eisenerz), Seeberg (SHS), Eisenkappel—Krainburg, Loiblpass (Deutsch Peter—St. Anna), Wurzenpass (Riegersdorf—Wurzen), Stubalpe (Köflach—Weisskirchen), Packsattel (Köflach—Twümburg). Hólánccal járhatók: Pass Lueg (Salzburg—Golling), Schoberpass (Kalwang—Gaishorn) és a Semmering, valamint a Fernpass. A Reschen—Scheideck járható.

Svájc. Az utóbbi napok száraz időjárása folytán az utak állapota nagyban javult. A helyzet a következő: **Appenzellerland:** Az utak nagyobbára hómentesek. Heiden—Obereg és Heiden—Trogen jeges. Hólánc ajánlatos. **Toggenburg:** Az átjáró Unterwasser—Wildhans—Gams 15 cm. hó, helyenként jeges. Hólánc ajánlatos. **Kanton Schwyz:** Schwyz—Einsiedeln és Rapperswil—Schindellegi kevés hó. **Glarnerland:** A völgyutak hómentesek. Klausenpass zárva, Linthalig hómentes, Kerzenberg hólánccal járható. **Graubünden:** A Landquart—Davos útvonal Klostersig járható. Küblisig hólánc szükséges. Az Albulapass Filisurig járható. Onnan igen nehezen Bergünig, tovább zárva. Schynpass helyenként jeges, mindazonáltal hólánc nem szükséges. A Bernardinpass északi oldala Splügenig járható. Landeck—St. Moritz Ardez-ig használható. Ardez—Zuoz zárva. Zuoz—St. Moritz hólánccal járható. A Chur—Flims—Oberalppass Sedrunig járható. Oberalppass zárva. A Lukmanier Plattáig járható. A Chur—Arosa vonal igen jeges, mindazonáltal Langwiesig használható. **Gotthárd:** Az északi oldalon Göschenenig hólánccal járható. Göschenen—Andermatt nagyon jeges. Nem ajánlatos. A déli oldal Airoloig járható. **Középsvájc:** Luzern—Interlaken a Brünigpasson át hólánc nélkül is járható. **Berner-Oberland:** Interlaken—Lauterbrunnen járható. Interlaken—Grindewald jeges, de hólánccal járható. Frutigen—Adelboden és Frutigen—Kandersteg helyenként hólánc szükséges. Col de Pillon, Saanenmöser és a Col des Mosses hólánccal járhatók. Gurnigelbad hólánccal megközelíthető. Azon felül behavazva. **Berner Jura:** A magasabban fekvő utak mind be vannak havazva, mindazonáltal hólánccal mind járhatók. A Col des Loges hólánccal járható. **Nyugatsvájc:** A franciaországi átjárók, mint a Col de St. Cergues és a Col des Etroits, hólánccal jól járhatók. Montreux—Les Avants, Montreux—Caux hólánc nélkül is járhatók. Aigle—Bex hómentes, Champéry-be az útvonal hómentes. A **Wallisban** (Délsvájc) a helyzet változatlan. A völgy Martigny—Sion—Brieg egészen Fieschig járható. Oldalhegyek járhatatlanok. A Nagy Szt. Bernát, Simplon, Grimsel, Furka, Gotthárd, Oberalp, Lukmanier, Bernardin, Maloja, Bernina, Splügen, Umbrail, Ofenpass, Julier, Albula és Flüela május előtt nem igen fognak megnyílni.

Olaszország. A hegyek közötti óriási havazások az eddig jól kijárt utakat ismét járhatatlanná tették. Kivéve a Mendola, Della Mauria, Tonale, Resia (Reschen—Scheideck) és Brennert, az összes hegyi hágók zárva vannak. A Pustertalból kiinduló Dobbiaeo (Toblach)—Cortina d'Ampezzo útvonal járható. Az összes Dolomithágók, mint a Pordoi, Falzarego, Tre Croci, Misurina, Sella, Gardena, Campolungo, Costalunga zárva vannak. Úgyszintén zárva van a Jaufen, Stelvio, Gavia, ellenben járható a Tonalét az Adda völgygel összekötő Apricapass. A francia határon lévő Petit St. Bernard, Mont Cenis, Mont Genevre, Col des Sestrières, Colle di Madalena teljesen be vannak havazva.

Norton**nyerte a legnagyobb angol megbízhatósági versenyt, az idei COLMORE CUP-öt**

Vezérképviselet:

BAUER JÓZSEF

Budapest, VII., Elemér-utca 41. szám — Telefon: József 396—40.

Közlekedési lehetetlenségek

Irla: Koszmovszky Tibor

Nem is annyira nagy, mint inkább odvas fába vágom fejszemet, amikor néhány szóban meg akarok emlékezni a budapesti közlekedés rákfénéről. Mert bizony ilyenek is vannak és nem én vagyok az első, aki szóváteszi azokat, hogy az illetékes tényezők figyelmét végre valahára rájuk terelje. Egyre-másra jelennek meg újabb és újabb rendeletek, melyek vagy a közlekedés ismételt hátráltatását idézik elő, vagy a gépjárműtulajdonosok szerzett jogait sértik, olyannyira, hogy most már nemcsak a szaksajtót foglalkoztatják, hanem számos komoly napilap vezércikket szentel ennek a tárgykörnek. Ez bizonyítja a legjobban, hogy a közlekedés megoldásának kérdése ma már nem egy gyűlölt és kiváltságos autón vagy motoron közlekedő társadalmi osztály magánügye, hanem egy olyan általános érdekű probléma, melynek célszerű és helyes megfejtése elé a legszélesebb társadalmi rétegek is érdeklődéssel tekintenek. Sajnos, ez a hön öhajtott megoldás nemcsak hogy késik, hanem a túlhajtott rendeletekkel a leghetetlenebb irányba terelődik.

Azt hiszem, mindenki tudja, vagy legalább is sejti, hogy a következőkben miről fogok szólni, mivel újat nem is igen mondhatok és olyasmit sem tanácsolhatok, amiről előttem mások már sokan meg ne emlékeztek volna. Csupán párhuzamot szeretnék vonni a külföldi és hazai viszonyok között. Már unalmas és szinte izléstelen a külföldi példákra való folytonos hivatkozás minden téren, de jelen esetben szükséges belepillantanunk az egyes nyugati metropolisok idők folyamán automatikusan kialakult közlekedési rendjébe. Hiszen közlekedésügyi szerveink vezető férfiai is belátták ennek szükségességét, amikor külföldi tanulmányútra mentek. Sem szerény személyem, sem a jelen szaklap nincs hivatva arra, hogy a tanulmányút eredményességét firtassa, azonban azt megjegyezhetjük, hogy az eddigi rendelkezések igazán nem azt mutatják, hogy az illetők a kint tapasztaltakat leszűrve és a hazai viszonyoknak megfelelően módosítva alkalmazzák, hanem éppen azt, hogy az egyes dolgokat a körülmények figyelembevétele nélkül egyszerűen csak lemásolják, vagy a tényleg lemásolandókat teljesen figyelmen kívül hagyják.

A nemrég életbelépett új közlekedési rendelet sok fölösleges tételt is tartalmaz. A hátsó lámpának csak a számtáblánál való elolthatósága csak a pangó motorszerező- és elektrotechnikus-iparnak adott munkát. Ezen a téren újítók vagyunk, még egy állam sem vezetett be hasonló rendszabályt. Véleményem szerint céljukat az illetékesek ezzel nem fogják 100 százalékban elérni, ugyanis az a lelkiismeretlen és beestelen soffőr, aki eddig is lámpáit eloltva, robogott tova a baleset színhelyéről, az most is módot fog találni lámpájának eloltására, ha a színhelyről el akar tűnni. De attól eltekintve is nagyon nehéz egy, rendszerint piszkos hátsó számtáblának a kiböngészése annál a gyér fénynél, amit egy olyan kis lámpa ad, pláne, ha az autó sietve elszáguld. Inkább nagyobb és feltűnőbb rendszámtáblákat kellene rendszeresíteni, mint amilyeneket a nálunk is megforduló külföldi kocsikon látunk. De most már, miután zökkenőmentesen átalakították minden kocsit, nem érdemes ezzel a mellékes kérdéssel foglalkozni, hiszen ha csak ez volna a legfőbb baj...

Az utcák forgalmának az irányításánál van az első hiba. Nem a lelkiismeretesen Müllerező rendőreinkkel van a baj, hanem azokkal a szabályokkal, melyek megkötik a kezüket. A közlekedést nem lehet ugyanis jogászai körmönfonsággal négy fal között szerkesztett rendeletekkel irányítani, nem lehet örökérvényű szabályokkal megbénítani. A fejlődő és gyorsuló forgalom önmaga állapítja meg a követendő szabályokat, szóval ilyeneket csak az hozhat, vagy csak az javasolhat, aki maga is aktív részt vesz a közlekedésben, aki ismeri a gépjárműveket, az utca forgalmát és a szent „Járókelőt“. Kevés nagyvárosban van ennyi rendelet, dacára azoknak, mégis ekkora rendtelenség és rendszertelenség, mely mindenütt mindenben megnyilvánul. Vegyük csak példának a közlekedési lámpákat. Nincs belőlük két egyforma és az egyik rosszabb, mint a másik. Már maga a közlekedésnek lámpával való irányítása is helytelen gondolat. Vannak egyes helyek, ahol szükséges a lámpamegoldás, de semmiesetre sem olyan helyen, ahol két egyenlőforgalmú út derékszögben keresztezi egymást. Nálunk meg másutt nem is látni őket. Azután, ha már mindenáron lámpával kell elintézni a forgalom irányítását, akkor legalább az út fölött függne és ne lenne úgy oldalt elbujtatva, mint például ahogy az Oktogonnál, a Berli-téren és a Ferenciek terén van. Ha az ember elsőnek érkezik a lezárt úthoz, nem látja a lámpa jelzését, csak amikor már a mögötte álló kocsi rázendítene a dudakoncertra, tudja meg, hogy szabad az út. A következő baj a gyalogosokkal van. Forgalmuk sincs, hogy mikor mehetnek át ők az úton, a sarkon várakozó tömeget rendszerint csak egy vagy két „jelzéstudó“ irányítja. A rendőrség teljesen tehetetlennek mutatkozik velük szemben, össze-vissza futkároznak fejvesztetten, vagy a megjelölt átjárótól 10–15 lépésnyire nyugodtan sétálnak az egyik oldalról a másikra, holott ugyanakkor a járműveknek szabad az út. A legtöbb nem is törődik senkivel és semmivel, csak megy, megy... Nagyon üdvös volna, ha most a rendőrség ugyanolyan szigorral látna hozzá a gyalogosok megrendszabályozásához, mint amilyen szigorral kezelte néhány évvel ezelőtt a gépjárművezetőket. A már többször javasolt kétpengős büntetések hamarosan meghoznák a kellő eredményt. Természetesen ezt sem lehet máról-holnapra behozni. Ismertető falragaszokon kellene felhívni a figyelmüket, hogy hol, miként közlekedjenek, mire ügyeljenek, mit jelentenek a jelzések. Az őrszemeknek is nevelni kellene a publikumot vagy nyomtatványok szétosztásával, vagy előszóval. És ezek után lehetne behozni az azonnali helyben való pénzbüntetéseket.

Lehetetlen megoldásuk van a pesti tereknek. Gelért-, Kálvin-, Berli-, Ferenciek tere mind megannyi forgalmi akadály. Külön említtem meg az Oktogon-teret, melynek szerencsétlen közlekedési elrendezése egyedülálló egész Európában. Eddig még volt valahogy. A közepén állt a közlekedési rendőr és karjzézéseivel irányította a járműveket, körülötte történt a jobbra való befordulás is. Megváltozott azonban a helyzet november óta. Eltűnt a rendőr a középről és a befordulás most a járdaszízek mögött történik. Eljen! Ennél szellemesebben nem lehetett volna össze-

Biztosítsa magát balesetre
és autóját törésre, üzre és szavatosságra

az Első Magyar Általános Biztosító Társaságnál, V. Vigadó-tér 1. szám

gabalyítani a forgalmat. Vajjon mi volt a célja e rendeletnek? A régi rendszer mellett két helyen keresztelte a beforduló járomú a gyalogosok útját, most csupán négy helyen. Amellett a szemben jövő gépkocsik útját éppen úgy keresztelzi, mint eddig, csupán húsz méterrel odébb és csak a kavardást növeli a sok feltorlódtó autó között átfurakodó másik kocsik. Még tavaly nyáron egy londoni cikkem kapcsán részletesen leírtam, hogy milyen az állandó körforgású tér rendszere. Példáson lehetne azt éppen az Oktogonon megvalósítani, csupán a mostani négy járdaszívet kellene lebontani és a keresztelődés közepére egy 20—25 m. átmérőjű kerek szívet építeni. A villamossínek szintén megfelelően félköralakban vezetni, az utakat a közepén keskeny járdaszívekkel határozott jobb- és baloldalra osztani és akkor már ezzel kész is minden átalakítás. A forgalom állandóan kering, csak a járókelők átengedéseire kellene időnként feltartóztatni a járműveket. A székesfővárosnál most fekszik egy javaslat, mely a főbb terek ilyenformájú átalakításával foglalkozik, félős azonban, hogy az életrevaló és ügyes javaslat megint megreked a bürokratikus labirintokban és majd évek után jelentik ki, hogy: nagyon jó, de nincs rá pénz.

De nem kizárólag a gyalogjárókkal van a baj, hanem, legyünk őszinték, a vezetőkkel is. A soffőrök 20 százalékának azonnal el lehetne venni a jogosítványát minden lelkiismeretfurdalás nélkül. Az új közlekedési rendelet, különösen sok kedvezményt nyújt a gyorsajtás terén. Hogy ezzel azután észszerűen tudjon élni valaki, ahhoz már egy bizonyosfokú intelligencia kell, amit sajnos, a konfliskocsiból lett taxi-soffőröknél nem tapasztalhatunk. Többször megesett, hogy az esti órákban a rendőrmegfigyelő kereszteződéseknél majdnem a tömegbe rohant egy-egy taxi és csak csikorgó, füttyülve blokkoló kerékkel, oldalt farolva tudott a halálra rémült gyalogosok csoportja előtt megállni. Természetesen ilyenkor még neki áll feljebb azután. Nem csodálnám, ha a tömeg egyszer jól ellátná a baját az ilyen renitens vezetőknek. Nagyon helyes, hogy lehet gyorsan hajtani, csak azt kell tudni, hogy hol! Sok baj van a karkitétellel is. Számtalanszor megesett, hogy az általam előzőt kocsik egyszer csak jobbra kanyarodott, minden előzetes jelzés nélkül. Indexe sínes minden baloldali kormányval felszerelt kocsinak. Be kellene hozni a kétoldali index kötelezővételét a csukott kocsikon, a nyitott kocsin ülők pedig adjanak úgy a jobbra-, mint a balrafordulásnál kézjelzést. Az utaknak a jobb- és baloldalát határozottan el kell választani. Mindenki az út közepén szeret hajtani és így megesik, hogy aki harmadiknak előz, az majdnem súrolja a szomszéd járdát, holott hat-hét kocsik is szépen elférne egymás mellett. Nagyon udvariatlanok a vezetők a gyalogosokkal. Gyak-

ran látni kisebb csoportot, leginkább korosabb hölgyekből, akik szeretnének már átmenni az úton, keresztelés nagyon messze van, de nem lehet, mert nem akad egy tapintatos vezető, aki megállva, utat engedne jelzésével. És ha egy akad is, a többi mit sem törődve, előzi és így az átkelő gyalogos helyzete még veszélyesebb. Nagyon el kell ítélni azt is, hogy gyermekocsit toló hölgyeknek is rohanni kell át az úton, mert nincs annyi úri érzés a soffőrökben, hogy maguktól, minden külső kényszerrel mentesen engednek utat. Erre ismét csak azt mondhatom, hogy külföldön nem látni ilyesmit és ha elő is fordulna, szigorú büntetés tanítaná meg udvariasságra, tapintatra és kölcsönös figyelemre a vezetőket. Igaz, hogy nálunk ennek a fásultságnak 80 százalékban a gyalogjárók maguk az okai.

Bezzeg van pénz a villamossínek áthelyezésére. Aki európai öreg városokban járkált, annak feltűnhetett, hogy a villamosok mind az út közepén járnak. Így van ez Bécsben, Párisban, ahol a villamossínek már nagyon régen fektették le, amikor még nem volt nagy gépjárműforgalom. Párisban például szinte életveszélyes minden fel- és leszállás, dacára annak, hogy az autóvezetők udvariasak és a legtöbb állva várja meg, míg a villamos újból megindul. Mi lesz akkor nálunk, ahol szokás a le- és felugrás és a vezetők sem éppen túl udvariasak, különösen nem a taxi-soffőrök, akik a zömét teszik az autósoknak. Mi lesz azokkal a kocsikkal, melyek eddig a villamossín és a járda között parkoltak? Egy szűkebb úton (Vámház-körút), ahol nagy a teherforgalom, hogy haladhatunk előre, amikor a parkoló kocsik és a villamos között nem fér el egy teherkocsi? Mi lesz ott, ahol a villamosmegállónál még egy 75 cm-es vagy méteres járdaszívet is elvesz az út szélességéből? Szeretnék elfogadható választ kapni e kérdésekre.

Végül pedig még néhány szót a legnagyobb jogi lehetetlenségről, a belvárosból kitiltott motorkerékpárról. Jogászberegek csinálják a közlekedési rendeleteket! Csodálatos, de így van. És ezeknek a jogászoknak nincsen logikus jogi ítélőképességük, ez még csodálatosabb. Amikor én megvettem évekkal ezelőtt az első motorkerékpáromat és lefizettem az engem megillető adókat, bizonyos újabb jogokat szereztem magamnak, ezek voltak az én szerzett jogaim. És most néhány évre rá megjelenik egy rendelet, mely kitilt engem motorossal a belvárosból és megtiltja nekem az áthaladó forgalmat is. Kérem, ez a rendelet túllőtt a célon, mert durván megsértette szerzett jogaimat, melyeket mindenütt tiszteletben tartanak. Egy barátom, aki ugyanakkor, amikor én vettem szőlőgépet, vett egy ugyanakkora lóerős számú oldalkocsis motort, ugyanannyit rótt le adókban, mint én, azóta is ugyanannyi adót fizet és ő, kérem, közlekedhet, ahol neki



Magyarországi vezérképviselő:

SCHEUER OSZKÁR Budapest, VII. ker., Vörösmarty-utca 13. szám. Telefon: József 428—39

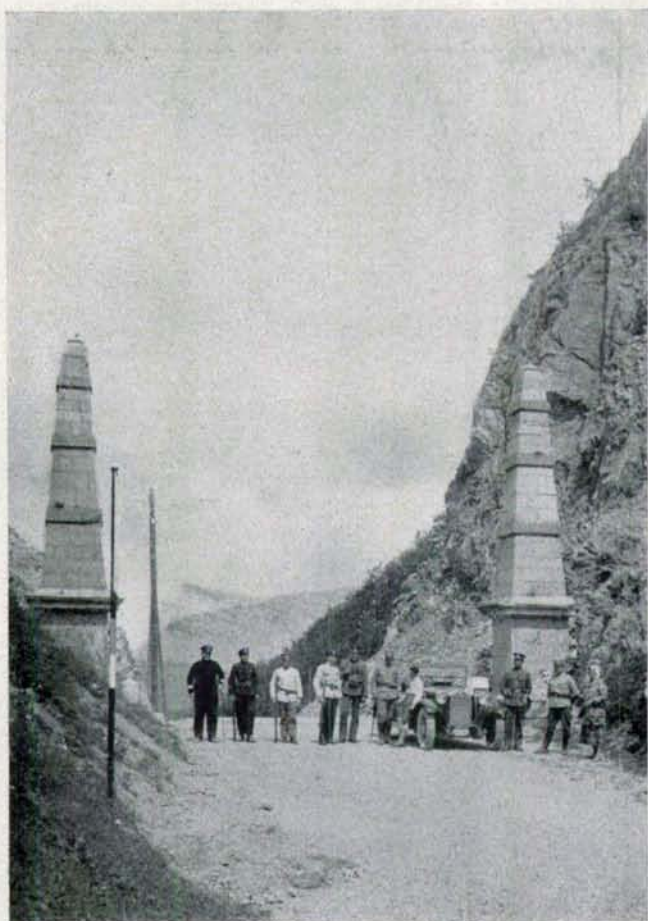
a bőrruházat vezető világmárkája!

Kérje mindenütt a RALSON férfi-, női- és gyermekbőr kabátokat, köpenyeket, mellényeket, børsapkát és autóhaubét.

Nagy választék, legdivatosabb s legfinomabb kivitel.

Motorkerékpárosok! Vegyetek KARNE R-mellényt!

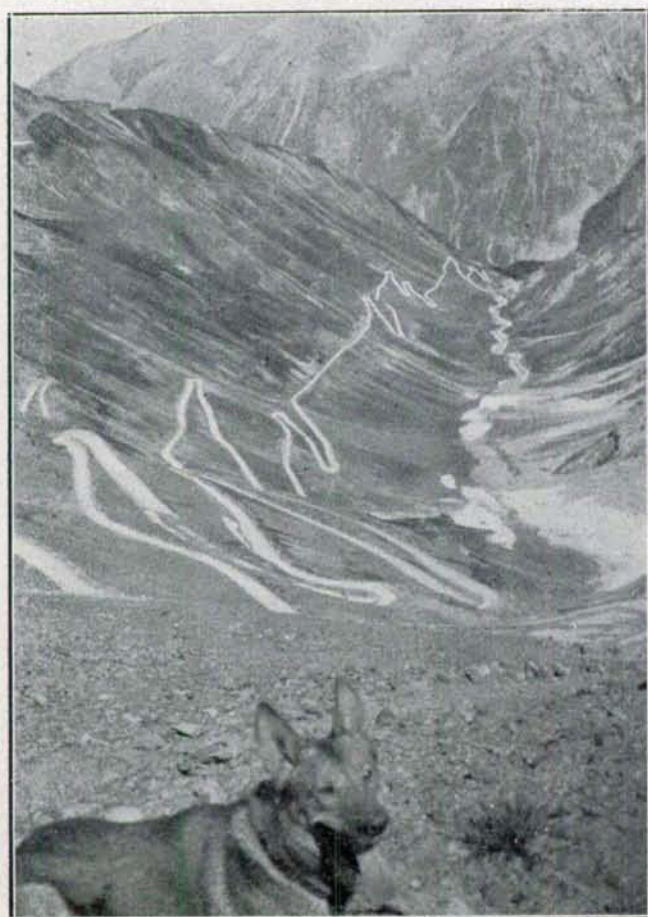
A legcélyszerűbb úgy a versenyeken, mint a túrákon.



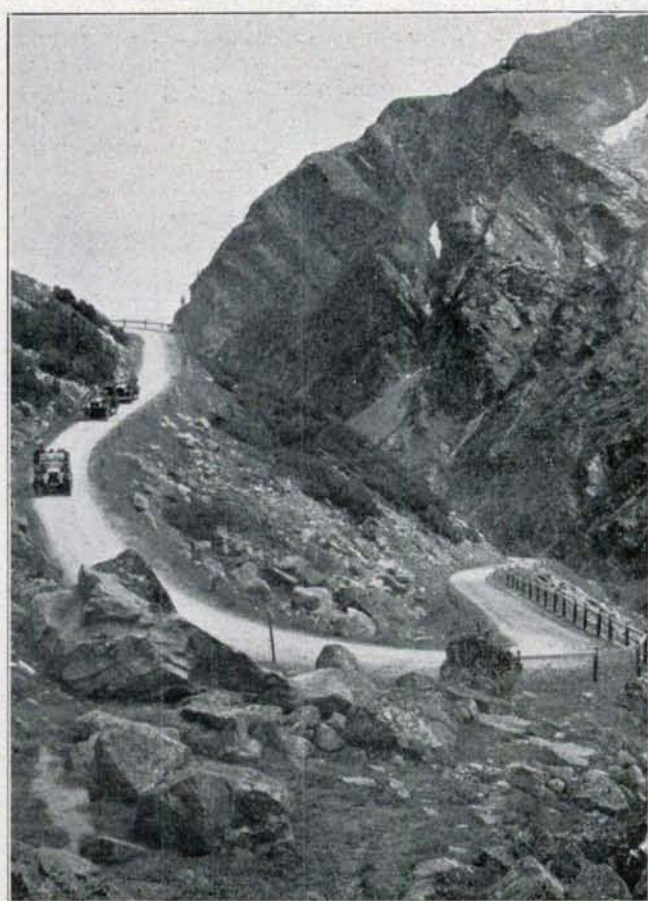
A Loibl-pass teteje. Elöl egy Steyr XII.



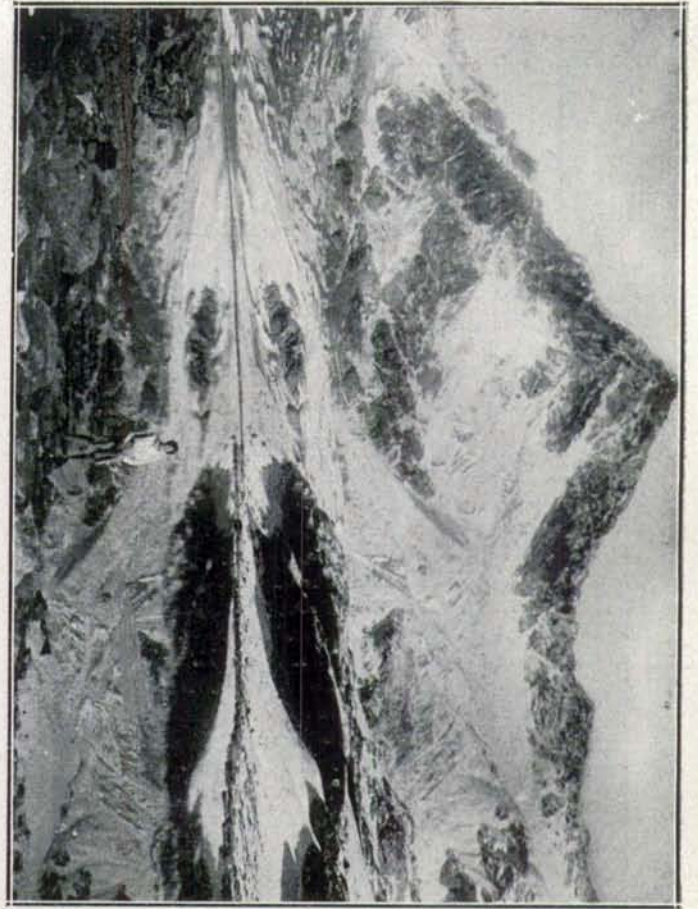
A Phyrn-passon. Elöl egy Steyr XII.



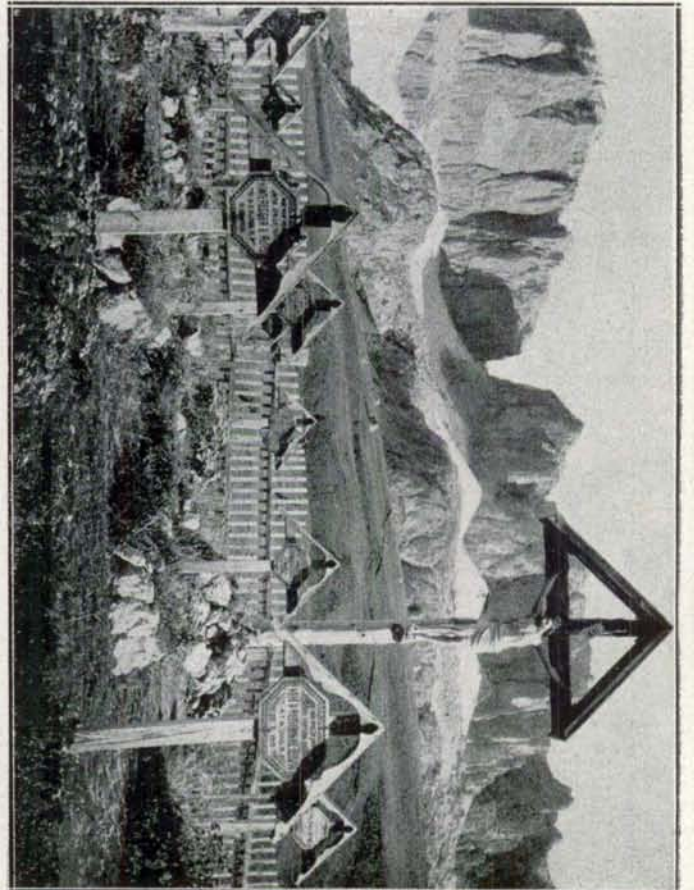
A Stelvio kanyarjai.



A Flüela egyik szerpentinje.



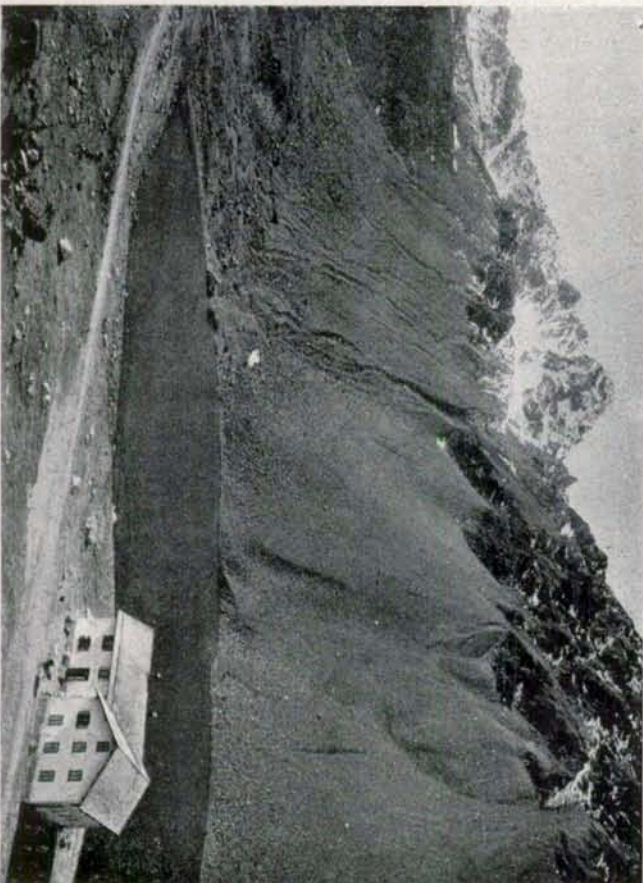
A Passo di Gavia telején.



Katonasírok a Pordoi-hágón.



A Glocknerstrasse Helligenblutnál.



A Hospiz a Pflüela-passzon.

tetszik és én pedig nem. Tessék kérem eldönteni, mennyivel több zavart okoz egy szőlomotorkerékpár, mint egy oldalkocsis és kérjük az indokolását ennek a páratlanul jogtalan rendelkezésnek. Nem lehetséges, hogy számtalan belvárosi motortulajdonos csak azért legyen kénytelen megválni gépétől, melyen hivatalába, üzletébe vagy lakására igyekezett, mert nincs oldalkocsija. Nem lehet a hivatásuk gyakorlása közben szőlomotorral közlekedő embereket elzárni a belvárostól, ahol nemcsak fontos középületek (főposta, városháza, bankok), hanem számos üzlet, cég és vállalat helyiségei vannak. Nem lehet személyszállító járművet eltüntetni a belvárosban való áthaladástól, amikor a jelzett kerülő utak kb. 15–20 perc többletet jelentenek, eltekintve a fokozottabb üzemanyagfogyasztástól. A legnagyobb forgalmú külföldi városokban, mint London és Páris, szabad a szőlomotorral való közlekedés a legforgalmasabb városnegyedben is. Akinek nem feltétlenül szükséges, úgy sem keresi fel a forgalmas útvonalakat, hogy ott korzózzon, hanem csak a legszükségesebb esetekben halad azokon át. Ezt a rendelkezést tehát ajánlatos jogilag is revízió alá venni, mert nem maradhat ilyesmi érvényben. Elvégre 1930-at írunk és Középeurópában vagyunk, az emberek jogainak védelme pedig mindenütt a legmagasabb fokon áll.

Ezek eddig a nagyobb fontosságú dolgok voltak és most még néhány apróságról is szólok, melyek között első helyen kell megemlítenem a kereszteződések-nél való előzést és többsorban való indulást. Komikus látvány a kereszteződésnél libasorban cammogó hosz-

szú kocsisor, amikor kellő hely áll rendelkezésükre, az akár harmas sorokba való felállásra. Ennek engedélyezésével azután azt is elérjük, hogy a gyalogosok nem merik belevetni magukat a gépkocsi-áradatba, hanem szépen megvárják a nekik szóló szabad jelzést. Ugyanígy engedélyezni kell a hídfőknél való előzést is. Hogy mindezek már önmaguktól szükségesnek mutatózó újítások, azt bizonyítja az, hogy sok közlekedési rendőr saját hatáskörében intézi el és karjelzésével biztosítja a vezetőt az előbb említett tiltott dolgokra.

Hogy végül valami dícsérendő gondolatról is írjak, megemlítem, hogy a főbb útvonalakon, ahol villamos nem közlekedik, londoni mintára a kocsik az út közepén létesítendő járdaszigetek között fognak parkolni, mely által a gyalogjáróknak is több biztos átkelési pont fog rendelkezésére állni és reméljük, azokról az útvonalokról majd eltűnnek az út közepén ide-odaugráló ideges figurák. Dícsérettel kell szólni sok közlekedési rendőrrel, akik igazán nagy intelligenciával és körültekintéssel látják el nehéz feladatukat, kifogásolni csupán azt lehet, hogy egyes kerületek a többiekkel szemben nagy visszamaradottságot mutatnak, azonban ezt nem a legénység, hanem az azokat kiképzők terhére kell írni.

Reméljük, hogy a legkülönbözőbb helyeken megjelent cikkek nem maradnak teljesen hatás nélkül és elérjük azt, hogy a jogsértő és a közlekedést hátráltató rendeleteket a közeljövőben megfontoltabb, higgadtabb és több jogi alappal bíró, üdvös rendelkezések fogják felváltani.

FORGALMI ÉRDEKESSÉGEK

Három év múlva kész lesz a Boráros-téri Duna-híd. De csak akkor, ha minden jól megy. Ezt a kijelentést tette egy szakember, aki a hídepítéssel kapcsolatosan egyike a legjobban verzált személyeknek. Most kezdik a tervek kidolgozását, amit követnek az állami vasgyárakban a rendelések és ha azok elkészülnek, kezdődik az építkezés. Még szó sincs a hídról, máris erős kontroverziák folynak a híd építése körül. A híd hasonlóan a többi pesti hídakhoz ívalakú lenne. Az emelkedés 3–3.2 százalékot tesz ki a tervezők szerint. Ez ellen az államrendőrség erősen tiltakozik. A Margithídon az emelkedés 2.8 százalék, míg a Ferenc József-hídon 2.5 százalék. Már ez is nagy különbséget tesz ki a forgalom síma lebonyolításában. Esős időben a villamosok és autóbuszok a Margithídon egészen lassan kénytelenek közlekedni, mert a forgalom biztonsága ezt megköveteli. Ezzel szemben a Ferenc József-hídon a közlekedés esős időben is sokkal gyorsabb. Egy jól megépített hídon az emelkedés egészen minimális kell hogy legyen. A másik tárgy, ami már most sok kontroverziára ad okot: a híd szélessége. A tervezők 15 méter 70 cm-re vették a kocsí-út szélességét, amibe beleesik a híd közepén átvonuló két villamossín. Ez kevés. Az államrendőrség, ahol ma már előrelátó és képzett szakemberek irányítják a közlekedési ügyeket, a minimumot 18 méterben látják, de a 20 métert tartják elfogadhatónak. Nézetünk szerint előrelátónak kell lenni. A forgalom állandóan növekszik és ha már új hidat csinálunk, az legyen egészen modern és feleljen meg 100 százalékban a követelményeknek.

Tiltakozunk! Ezúttal már nemcsak a magunk, hanem az összes budapesti motor- és autótulajdonosok nevében tiltakozunk. Tiltakozunk az Autóbusz-megállóhelyek eldu-

gott jelzőtáblái ellen. Az elmúlt napokban öt levél érkezett szerkesztőségünkbe, amelyben olvasóink panaszkodnak, hogy többször megtörtént már velük a jogtalan felírás, mert nem látván a megállót jelző kis táblát, az autóbusz-megálló helyén hagyták kocsijaikat. Mikor kiléptek a kapun, hogy kocsijaikhoz menjenek, már ott állott a biztos úr és hiába minden protestálás, egy betétlappal ismét kevesebbük volt. Ez enyhén szólva lehetetlen állapot. A minap végignéztük a megállóhelyeket és megállapítottuk, hogy a legtöbbje úgy van felerősítve, hogy „láthatatlan”. A legjellemzőbb a helyzet, hogy a közelmúlt napokban az egyik kerületi kapitányságon a rendőrbíró saját maga kijelentette, miszerint kénytelen elítélni, mert a városi és rendőri hatóságok jóváhagyták a megállók ilyenén való jelölését, holott ő maga is rossznak és láthatatlannak tartja azokat. Éppen ezért „csak” 2, azaz kettő pengőben marasztalt el. Beszélgetésünk során ő maga hívta fel a figyelmemet a Ráday-utcában eldugott megállótáblákra. Ki itt a hibás? Az autóbuszvállalat-e, vagy a felülvizsgáló hatóság. Nézetem szerint az utóbbi. Annyi bizonyos, hogy ha még egyszer felírnak hasonló eset miatt és megbüntetnek, perelni fogom az autóbuszvállalatot, csak azért, hogy jogi véleményt kapjunk.

Ismét egy tipikus pesti csodabogár. Van a népjóléti minisztérium mellett egy egészen kis utca, ami levisz a Dunapartra. A közelmúltban a népjóléti minisztériumban volt dolgom és látva, hogy előtte, valamint a szembenfekvő kereskedelmi minisztérium előtt minden talpalatnyi hely foglalt, behajtottam a teljesen üres kis utcába. Mire megállok és leszálok, már ott is van a rend őre. Ide nem szabad behajtani! Miért? Kérdem, nincs piros tábla. Sajnálom kérem, itt a miniszter úr hajt be, ide nem sza-

bad másnak behajtani. Tudomásul vettem és kerestem szebb hazát. Ma ismét arrafelé volt dolgom. Ezúttal a kereskedelemügyi minisztériumban. Ezúttal volt hely. Ellenben ügyem végeztével a Margithíd irányában lévén dolgom, meg kellett fordulnom. Az ominózus kis utca felé veszem utam és első kerekeimmel érintem annak bűvös bejáratát, hogy azután elvágva a kormányt hátrafelé megforduljak. Abban a pillanatban már ott is van a rendőre. Itt nem szabad még befordulni sem! Ez veszélyes hely! Ide az autóbusz már kétszer becsúszott és most ezért el van zárva. Érdekes! A multkor a miniszter úr miatt volt elzárva, most az autóbusz miatt. Megnyugodtam, de mielőtt végleg eltávoztam volna, lesbe álltam. Talán 15—20 percig tartott a lesbenállás. Ezalatt 5 kocsit fordult be, vagy akart behajtani a kis utcába. Újra az előbbi eset. Párperces beszélgetés, néha természetes hangnemben, néha magyarosan. Mi itt a levonandó konzekvencia? Nem más uraim, mint a vörös tábla, ki kell rakni a vörös-fehér tilos táblát és minden el van intézve, legfeljebb a miniszter úr soffőrijének kell kiadni egy kivételes beutazási engedélyt a kis utcába.

Mi lesz a gyalogosokkal? Ez a téma izgatja ma legjobban a budapesti autó- és motorkerékpárvezetőket. Mi megmondhatjuk, hogy semmi! A gyalogos tovább fog ugrálni a gép előtt, tovább bámészkodik az úttesten, tovább olvassa a kedvenc lapját és tovább őrlí idegeinket. A büntetőkódex értelmében a székesfőváros köteles minden keresztezésnél felfestetni a gyalogjárót. Hát festik? Eddig néhány helyen már láttuk a fehér vonalakat, de bizony egy kezünkön is megszámlálhatnánk. A felfestés határozottan bevált. Ezt mindenki elismeri, de... mit ér a felfestés, ha a gyalogos nem akkor használja, amikor az őt megilleti. Mit ér a felfestés, ha a zöldfény megjelenésekor egyszerre 5—6 ember ugrál a kocsim előtt. Semmit! Itt büntetni kell. Ha az autóst büntetik, mert behajt a vörös fénybe, ugyanúgy kell megbüntetni a gyalogost, ha nem respektálja a törvényt. Be kell hozni a blokkrendszert. Egy büntetés 1, azaz egy pengő. Fülön csípni a delikvenst. Itt a nyugta fizess. Itt nem kell betélap. Egy-két hónapig, amíg beleszoknak 1 pengő, azután fel kell emelni legalább 2 pengőre. Akkor majd megmondolja az a gyalogos, hogy mi ér többet. Várni 10—15 másodpercig és inni egy, vagy két krigli söröcskét, vagy beleszaladni vaktában a vörösfénybe és fizetni két pengőt. Itt csak ez a megoldás. Mint értesülünk, a közlekedési rendőrségen nem is idegenkednek a blokkrendszertől, de a belügyminisztériumban még gondolkodnak az eseten. Félek, hogy megöszülünk.

Az állandó balesetek hatása alatt végre a vasúttársaságok kezdenek foglalkozni a sorompók megfelelő kivilágításával. A kezdeményező a Duna—Száva—Adria vasúttársaság, mely elhatározta, hogy összes sorompóira 5 cm átmérőjű macskaszemeket helyez el sorjában, minden sorompóra 4—5 darabot. A próbák teljesen kielégítőek voltak és a prizmák a reflektor fényében pompásan világítottak. Reméljük, a MÁV is fogja követni a példát.

Egyik olvasónk érdekes esetet beszélt el a minap. Az egyik rendőrrel valahogyan konfliktusba keveredett és hosszas vita fejlődött ki közöttük. A vita végén, mely természetesen egy betélapba került a motorosnak, az illető meghívta a biztos urat, ha ideje lesz, egy kis sétakocsizásra a városban. A biztos úr el is fogadta a meghívást és két nap múlva jelentkezett a telefonon. Olvasónk reg-

gel kilenctől délig hordozta a biztos urat és ügyes-bajos üzleti dolgait végezte, mint rendesen. Az egyik keresztezésnél, ahol bizony az ott lévő K-rendőr nem igen állott helyzete magaslatán, a sidecarban ülő rendőr oly mérges lett, hogy szinte magából kikelve szidta a poszton álló kollégáját. Az eset fényes elégtételül szolgált olvasónk részére és újlag bebizonyosodott, hogy nem elég az egyoldalú kiképzés, a rendőrök feltétlenül bele kell vinni a forgalomba, hogy kellőképpen meg tudják ítélni a helyzetet. Mint értesülünk az államrendőrség kiképzőosztálya a közeljövőben egy gépkocsit kap erre a célra és így végre a rendőrlégénység tökéletes kiképzést fog nyerni.

A rémhír...

Kissé fantasztikus hír kelő szárnyra a napokban a beavatott körökben. Sokan a leghatározottabban tudni vélik, hogy a turini FIAT-gyár egy beadványa fekszik a magyar illetékes körök előtt. A beadvány, mely állítólag komoly tárgyalási alap, a következőket tartalmazza nagyjában: A turini FIAT-gyár átvénné a MÁG és tervek szerint még más magyar autógyárak telepeit, valamint a mostani FIAT-képviselőt új telepét és berendezkedne Budapesten a FIAT-kocsik gyártására. Ezzel szemben csupán azt követeli, hogy a magyar állam vegyen át évente 1500 kocsit és emelje fel a mai 120 aranykorona métermázsánkénti vámot a négyszeresére, vagyis 500 aranykoronára. A beadványt állítólag tárgyalják.

Okos ember az egészen nevet, de... Magyarországon minden lehetséges. Mi volna a következmény? Lenne FIAT-kocsink. Itt gyártanák. Lehet, hogy egy pár ember újra kenyérhez jutna, de ezzel szemben az összes automobilkereskedő becsukhatná a boltját, az összes javítóműhely idővel megszűnne és sok-sok ember veszítené el kenyerét, nem is szóva arról, hogy az ajánlat elfogadása egyértelmű volna az emberi jogok legnagyobb mérvű korlátozásával. Mert ki írhatja nekünk elő, hogy csak FIAT-kocsit vegyünk. Már pedig, ha a vám métermázsánként 500 aranykorona lenne, akkor egy 1200 kilós kocsit csekély 6000 aranykorona vámot fizetne és egy ma 10.000 pengőbe kerülő közep-kocsi ára egyszerre 15.000 pengőre emelkedne. Lehetetlen! Erre nem tartjuk képesnek még a legelvakultabb pénzügyi politikusokat sem. Bármily nagy az olaszbarátság, tiszteljük őket, azt hiszem, ilyen áldozatokat mégsem lehet hozni. Tessék jó magyar kocsikat gyártani és azokat olyan áron adni, hogy a mai 120 aranykoronás vámtétellel olcsóbbak legyenek. Akkor fognak Magyarországon gyártott kocsit venni, de addig, amíg a hazai kocsik ára magasabb, vagy egyenlő a kvalitásban jobb kontinensbeli kocsik árával, addig nem lesz magyar automobilipar. Ha a Magosix 12.000 pengő helyett 8000 lenne, ha lenne elfogadható magyar kisautó 4000 pengőért, akkor magától adódna a vétel, mert a közönség ott vásárol, ahol jót kap olcsón. Vámmokkal, kényszervétellel nem lehet magyar ipart előmozdítani. Tessék jót csinálni és azután majd lehet vámvédelemről szó.

Nálunk azonban minden fordítva van. A WM-gyár elköhinti magát és motorciklit tervez. Erre föl már emelik a motorkerékpárok vámját. Ne emeljenek vámot. Csináljon a WM motorciklit, jöjjön ki vele a piacra, legyen olcsóbb 100—150 pengővel, mint az ugyanolyan kaliberű külföldi motorkerékpár és legyen ugyanolyan jó is, akkor vámmelés nélkül fogunk WM-motorciklit venni.

Reméljük. Reméljük, hogy az egész nem más rémhírnél és egyenlő az annakidején kolportált Ford-ajánlattal, amikor azt mondták, hogy Ford kiépíti a magyar úthálózatot, ha vámmenteséget kap a

kocsijaira. Milyen jó, hogy annakidején ez is csak rémhír volt. Mi lenne ma? Megint a fentemlített visszás állapot állana elő. Egyeseknek jól menne a dolguk, viszont mások kenyerüket veszve éhenhalhatnának. Nekünk stabil európai minőségű autók kell ma, azokat kell gyűjteni, azokat kell halmozni, mert azokra 100.000 kilométer után is számíthatunk. Miért nem gyárt a MÁVAG személykocsit? Abban bizalmunk volna. Mert aki látja a budapesti utcán a hatalmas hatkerekű autóbuszokat robogni, annak feltétlenül bizalma támad a MÁVAG gyártmányai iránt. Természetesen itt is kellő előtanulmány kellene. Csak akkor kijönni az első szériával, amikor már tökéletes és az ára pedig alacsonyabb a külföldinél. Akkor lesz magyar autóipar és akkor sovíniszták leszünk és magyar kocsit fogunk vásárolni.

Nem lesz Weiss Manfréd-motorkerékpár

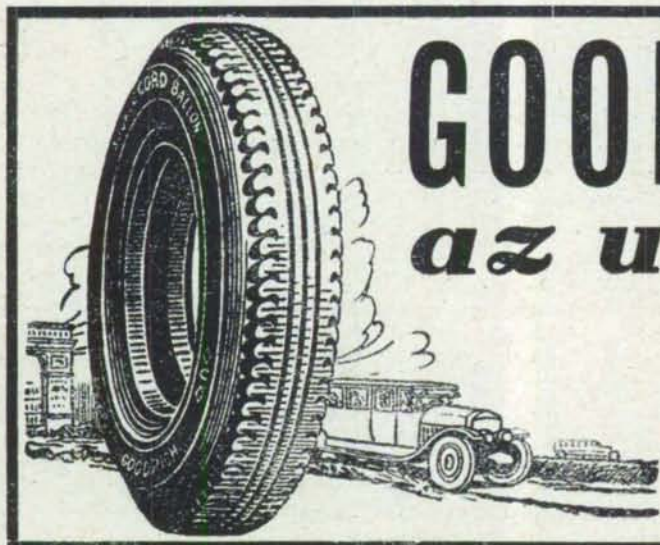
Már többször megírtuk, hogy a csepeli Weiss Manfréd-gyár motorkerékpárt akar forgalomba hozni. Ugy is volt. A csepeli gyárban nagyban folytak az előkészületek és a gyár négy próbagépe már el is készült. Egyik szemfüles motorkerékpárszaklapunk, a „Motoros”, már a képét is közölte a próbajáratok alatt levő WM-nek. Ugyanis az egyik gépet valahol a Városligetben járatták be és ott sikerült elcsípni a bejártót, masinájával együtt. A gép nagyjában BMW-utánzatnak készült. Háromszögű, kardánmeghajtás, 250 kcm. Erre föl a „böles állami előrelátás” a leendő magyar gyártmányra már el is határozta a vámmentést, ami szerint a mostani 120 kilónkénti 120 aranykoronát 250 aranykoronára emeli. A tervezet nagy ijedelmet és idegességet okozott a piacon és semmiképpen sem vált hasznára az amúgy is pangó motorkereskedelemnek. Most azután ügylésznek, egyszerűen vége lesz a vámemelésnek. A Csepelről kiszivárgott hírek szerint, a Weiss Manfréd-gyár beszüntette a motorkerékpárral való próbákat. Az egyik verzió szerint csak időleges szünet áll be a próbákban, mert állítólag a kétütemű, ami pedig eddig WM-specialitás volt, nem vált be és megkezdik egy négyütemű gép konstruálását. A másik verzió szerint a motocykligyártás nem racionális és így a WM-gyár végképpen letenne a tervről, hogy magyar motorkerékpárt hozzon létre. A négy próbagép, ami a próbák alatt meglehetősen nagy csalódásokat okozott, most a WM-múzeumba kerül, a vámemelés pedig valószínűleg elmarad.

SPORT

Az 1930. évi Magyar Versenynaptár

A Királyi Magyar Automobil Club, mint az automobil-, motorkerékpár- és motoresónak-sportok főhatósága, február 18-án tartotta utolsó terminusegyeztető értekezletét, melyen az összes érdekelt jelen voltak. A múlt év őszén bejelentett 75 versenyből, levonva a levonandókat, maradt 44. Őszintén szólva, még ez is nagyon sok. A mai nehéz gazdasági viszonyok még akkor is, ha javulás állna be, nem engedik meg azt, hogy vasárnapról-vasárnapra, hétről-hétre versenyezzünk. Ma csak nagyon kevés embernek van módjában ezt megtenni. Nézetünk szerint inkább kevés, de annál nívósabb versenyeket kell rendezni. A KMAC igen helyesen behozta az óvadékrendszert. Ez abból áll, hogy a versenyrendező egyesületeknek március 1-ig versenyenként 200 pengő óvadékot kell letenni. Abban az esetben, ha a verseny elmarad, az óvadékot a versenyeken esetleg szerencsétlenül járt versenyzők, vagy hozzátartozóik segélyezésére fogják felhasználni. Az óvadékrendszer ellen természetesen néhányan igen erős offenzívát indítottak, de hiába, mert ennek bevezetése határozottan célszerű idea volt és minden komoly egyesületnél visszhangra talált. Az óvadékot március 1-ig kell befizetni a KMAC-ban. Valószínű, hogy a most leköszölt terminusok még esőkkenni is fognak. A végleges versenynaptár ezidő szerint a következő:

Március 16. TTC túraútja.
 Április 6. TTAC ügetőpályaversenyek.
 Április 13. BSE Magyar Grand Prix.
 Április 14–22. HAC olaszországi túraút.
 Április 20–21. Automobil-Motorsport-Turizmus motorkerékpár megbízhatósági triálja.
 Április 20–21. KSC ügetőpályaversenyek.
 Április 27. TTC ügetőpályaversenyek.
 Május 4. Magyar Tourist Trophy.
 Május 11. BEMAC ügetőpályaversenyek.
 Május 11. SAC ügetőpályaversenyek.
 Május 15. KMAC táti kilométerversenyek.
 Május 18. HAC Gellérthegy-i verseny.
 Május 25–26. MAC 24 órás. Hősök Emlékversenye.
 Május 29. PBAC abaligeti verseny.
 Május 29. Győri AC Csillagtúra.
 Június 1. TTAC rakamazi verseny.
 Június 1. PAC csillagtúra és gymkhana.



GOODRICH PNEU

az utak királya

Szilárd Béla

Budapest, VI., Nagymező utca 15.

Telefon: Aut. 253-36.

A Z A N G O L felülvezérelt **motorokékpárok** minősége, élettartama és gazdaságos fogyasztása utólérhetetlen. — Prospektus díjmentes. — Előnyös feltételek. — Állandó alkatrészraktár.

CALTHORPE



Képviselő: **KLEMENTZ ÉS TÁRSA**, okl. mérnök, IV., Váci-utca 52. sz.

MODERN

keveset használt
AUTÓK
nagy
választékban

CSERMELY KÁROLY
Budapest, VII., Sip-u. 3. (Árkád-palota)

AUTOPULSE



ELEKTROMOS BENZINSZÍVÓ
DÍJTALAN KIPRÓBÁLÁS!

DÉNES ÉS FRIEDMANN R.-T.
BUDAPEST, VI., DESSEWFFY-U. 29
TELEFON: AUTOMATA 289-86 ÉS 144-71

Június 8. **KMAC Guggerhegyi versenye.**
Június 8. **HAE egri csillagtúra.**
Június 9. **HAC ügetőpályaversenyek.**
Június 9. **MAC motorcsónakverseny.**
Június 15. **SAE soproni hegyiverseny.**
Június 15. **TTC csillagtúra.**
Június 19. **BEMAC ügetőpályaversenyek.**
Június 22. **BSE hármashatárhegyi verseny.**
Június 29. **HAC ügetőpályaversenye.**
Július 6. **TTC ügetőpályaversenyek.**
Július 6. **DAMC túraútja.**
Július 11., 12. és 13. **Osztrák-magyar túraút.**
Július 20. **Somogy-Baranyai Nagydíj.**
Július 20. **HAC csillagtúra.**
Július 27. **KSC ügetőpályaverseny.**
Augusztus 3. **TTAC ügetőpályaversenyek.**
Augusztus 10. **HAC ügetőpályaversenyek.**
Augusztus 17. **TTC ügetőpályaversenyek.**
Augusztus 20. **BSE-túraútja.**
Augusztus 24. **KSC ügetőpályaversenyek.**
Augusztus 31. **HAE parádi hegyiverseny.**
Szeptember 7. **PAC bakonyi túraút.**
Szeptember 7-8. **BEMAC ügetőpályaversenyek.**
Szeptember 21. **KMAC svábhegyi verseny.**
Szeptember 28. **MAC Jánoshegyi verseny.**
Szeptember 28. **SAC salakpályaverseny.**
Október 5. **TTC túraútja.**
Október 19. **KMAC táti kilométernap.**

A fenti programba még nincsenek felvéve a motorcsónakversenyek. Hír szerint a MAC-on kívül még a KMAC, a HAC és a megalakult Motorcsónak Club, esetleg lapunk szerkesztősége is bekapcsolódik egy-egy verseny megrendezésével. A naptárban, mint látjuk, egypár határozottan klasszikus verseny is szerepel. Így a hegyvilágbajnokság pontszerzőfutamává előlépett „Svábhegy“, a BSE magyar motorokékpár Grand Prix, a Tourist Trophy, valamint a MAC által rendezendő 24 órás „Hősök emlékversenye“ és az Osztrák-magyar túraút.

VERSENYZŐK! Figyelem! Az 1930. évi automobil- és motorokékpár-bajnokságokra nevezni is kell és nevezési díj is van. A motorokékpár-bajnokságokra 10 P, az automobilbajnokságokra 50 P a nevezési díj. A motorokékpár-bajnokságok nevezési zárata április 1-én, az automobilbajnokságoké május 1-én van.

Megváltozott az Osztrák-Magyar Túraút terminusa. Az eredetileg június 21, 22, 23-ra tervezett Osztrák-Magyar Túraút lebonyolításában változás állott be. Ugyanis a nemzetközi naptárban június 22-29. között a lengyelek is rendeznek egy 8 napos túrautat. Tekintettel arra, hogy terminusütközés esete állott fenn, az AIACR egyezkedésre hívta fel az érdekelteket. Miután megegyezni nem tudtak, az osztrákok és a KMAC kénytelenek voltak július 11, 12, 13-ra eltolni az Osztrák-Magyar Túrautat. Ennek egyedüli haszna, hogy így biztosak lehetünk a Siófok—budapesti műút teljes elkészülésében.

Hartmann győzelme Franciaországban. A francia Rotschild birtokán Grasseban egy hegyiversenyt rendezett, melyen Hartmann László is részt vett. Hartmann a múlt évben Heteéstől vásárolt 2 literes Bugatti sportkocsin indult és megnyerte kategóriáját, viszont a sportkocsik osztályában a második legjobb időt futotta. Ideje 2:41 volt. A sportkocsik legjobb idejét Marret (1100 Salmson) futotta 2:35.6-al. A nap legjobb ideje Decaroli (Bugatti-komp.) nevéhez fűződik, aki 2:28.2 mp idejével új útvonalrekordot állított fel.

Az **Osztrák-Magyar Túraút** végleges szabályaiban megegyeztek az osztrákok és a KMAC. A túraút július 11, 12, 13-án lesz. Start Wien, cél Budapest. A távot már annakidején közöltük. Megállapították a kocsik által elérendő átlagsebességeket, amelyeket nyílt és titkos kontrollállomások fognak ellenőrizni. Az ilyen kontrollállomásokon a tolerancia 20 perc lesz, vagyis a megállapított időből lefelé 10, felfelé 10 perc. Úgy a sport-, mint a túrakocsiknál 3 csoport lesz.

Betartandó átlagsebesség Ausztriában Magyarországon

Sportkocsik 1100 kcm-ig	30—40 km	35—45 km
„ 2000 kcm-ig	35—45 km	40—50 km
„ 2000 kcm-en felül	40—50 km	45—55 km
Túrakocsik 1100 kcm-ig	25—35 km	30—40 km
„ 2000 kcm-ig	30—40 km	35—45 km
„ 2000 kcm-en felül	35—45 km	40—50 km

A helyezések szempontjából a Katschberg és Pötschenpass külön átlag alá esnek. A hegymeneteknél a túrakocsik a fenti kategóriák szerint minimum 20—25, illetve 30 kilométeres átlagsebességet kell, hogy betartsanak. A sportkocsiknál a fenti minimumok (30, 35, 40 km) maradnak. A roadsterek, melyek eddig sportkocsiként kezeltettek, a túrakocsi-kategóriában indulhatnak. Minden vezető, a vezetőcsere elkerülése céljából, a startnál egy ezüstkarkötőt kap, ami le lesz plombálva. Ezt a karkötőt a kontrollállomásokon mindenki felmutatni tartozik. A Budapesten megtartandó fékpróbákön és akcelerációs próbán igen érdekes újítást hoztak be. Nehogy a versenyző a gyorsítási szakasz utolsó méterein már fékezzon, mérni fogják az utolsó és az utolsóelőtti 20 métert is. Akinek rosszabb az utolsó 20 métere, mint az utolsóelőtti, az kiesik a versenyből.

Az olaszok hatalmas készülődése ismét előtérbe helyezi az idei Targa-Floriót. Az olaszok szerint szégyene az olasz autóvezetőknek és gyáraknak, hogy a Bugatti gyár immáron ötször nyerte megszakítás nélkül a nagy trófeát. Hasonlóan a multévi nagy küzdelemhez, ezúttal is főleg az Alfa-Romeo- és Maseratikocsik indulása biztos. Előbbi egy vasteammel, melynek tagjai Brilli-Peri, Campari, Varzi Achille, Nuvolari és Pietro Ghersi, száll a küzdelembe. Utóbbi Borzacchini és Maseratit küldi a Bugattik ellen. Szó van még az olasz kézen levő Talbot-versenykocsik startjáról is, de ezek nemzeti szempontból nem bírnak fontossággal az olaszok számára. Ellenük a molsheimi gyár a jelenkor legjobb francia vezetőit, Chiront, Williams-t és a kétszeres Targa-győztes Divót állítja ki. Rajtuk kívül természetesen még többen is indulnak Bugattin. Eddig sajnos, semmi hír Conelliről és Minoiaról, akik a mult évben a Bugatti-gyár főerősségei voltak. Érdemes volna ott lenni május 4-én a cerdai tribünön vagy a Polizziban lévő Bugatti-depóknál.

Róma—Budapest versenyt rendeznek az olaszok a Királyi Magyar Automobil Club közreműködésével. A versenyt a Reale Automobil Club d'Italia és az Automobile Club Milano rendezi. A verseny terminusa május 10, 11, 12. A verseny távja: Róma—Milánó—Pádua—Udine—Klagenfurt—Grác—Wien—Budapest és vissza. A távolság egy irányban: 1805 km, tehát odavissza 3610 km. A sportkocsiknak egy nap alatt kell feljutni Budapestre, míg a túrakocsiknak három nap lesz engedélyezve. Célszerű volna, ha sikerülne az olaszokat eltéríteni Wientől. Ez esetben a sokkal jobb Graz—Szt. Gotthárd—Veszprém—Székesfehérvár—Budapest útvonalon jöhetnének fel és elmaradna részükre a jelenleg nagyon rossz Klagenfurt—Semmering szakasz is. Hogy mit jelent az „egy nap alatt Budapestre”, azt csak az tudja, aki már sokat túrázott. Óriási teljesítmény, amit csak a leggondosabban biztosított útvonal mellett lehet elérni. A Campari—Ramponi-pár ugyan-

„EZÜST NYÍL”



2 henger egy blokkban, 400 kcm, levehető hengerfej, menetközben állítható hátsó villarúgózás, krómozott tank és fémrészek



BÁRDI

Budapest, VI., Kossuth Lajos-utca 6.

Motorosok! Figyelem!



Díjtalan téli garazsrozást

nyujtok annak, aki

téli generáljavítását

nálam végezteti.

Gondos műhelymunka. — Száraz garázs. — Központi fekvés.

A világhírű Phelon & Moore Ltd.-féle PANTHER és PANTHETTE angol motorkerékpárok vezérképviselete



Burghardt István

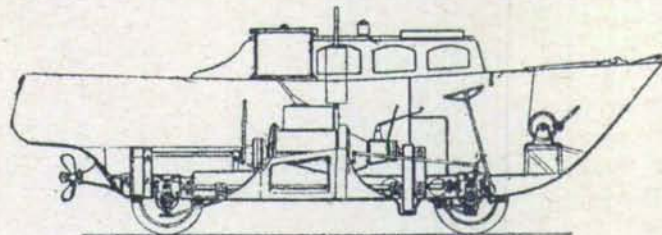
motorkerékpár- és kisautójavító műhelye
VI., Kazár-utca 10.

csak sportkocsin a Coppa Mille Miglia távját tette meg 18 óra alatt. Ez azonban egy eléggé ismert terep volt és rövidebb is 200 kilométerrel. A részleteket még nem tudjuk, de ha a verseny létrejön, úgy egy klasszikus sporteseményvel lesz gazdagabb Magyarország.

Most folyik a Sahara-Rally. A versenyben, mely igazán egyik nagy erőpróbája a kocsiknak, a francia Cottin-Degouttes-, Citroën-, Renault-, Delahaye-, Bugatti-, Hotchkiss-, Panhard-, Voisin-teameken kívül csak az olasz FIAT és az egyetlen amerikai Ford indultak. Az amerikaiak jól tudják, mit csinálnak. Ez nem Montecarlo-csillagtúra, sima aszfalton. — A Rallye de Pau győztese Roberts (Gardner) lett 598 ponttal. Második Stoffel (Chrysler) 595, harmadik Lamberjack (Bugatti) 583 ponttal. — A nagy francia Grand Prix szeptember 21-én lesz a Pyreneusok északi lábánál fekvő Pauban. A circuit útjavítási munkálatait már megkezdték. — A Pauban lefolyt Concours d'Élégance főgyőztese Apprato (Delage) lett. Carrosserie Van den Plas. Az 50000 frankon felüli értékű kocsik díját Sado-ovich (Duesenberg) nyerte. Carrosserie: Hibbard és Darin. — Csappan a General Motors eladási statisztikája. A párisi L'Auto legutóbbi számában érdekes statisztikát közöl az utolsó három év októberéről. 1927-ben 153.883, 1928-ban 140.882 és 1929-ben 139.319 darab kocsit adtak el a General Motors érdeklődésébe tartozó gyárak és képviselők. Az eladás tehát lefelé tendál, amit nagyrészt az amerikanizmusból felocsudott európai államok idéznek elő. — Az olasz Alfa-Romeo-gyár 4 csapatot indít az idei Coppa Mille Migliában. (1000 mérföld = 1609 km.) Brillì Peri-Guatta, Campari-Marinoni, Varzi-Canavesi és Nuvolari-Ghersi a csapatok tagjai. Mit tagadjuk, ezt a versenyt megint az Alfa-Romeo nyeri. A múlt évben a Campari-Ramponi duett győzött új rekorddal 18 óra 04 perc 23 másodperc alatt, ami 89.688 km átlagsebességnek felel meg. — Március 23-án futják a Turbie-hegyversenyt Nizza mellett. A versenyt 1897-ben rendezték meg először. Akkor André Michelin győzött egy Dion-gőzautomobillal, míg a benzinerőre működő kocsik között Lemaître (Peugeot) volt a legjobb. A Dion átlagsebessége 34.4 km volt. A mostani rekordot Stuck tartja Austro-Daimlerrel. Ideje 4:09.6, sebességátlagja 90.790 km. — „Nibelungen Auto Strasse”. Az osztrák Motorrad legutóbbi számában egy igen érdekes terv került felszínre. A terv öszszeköti a francia tengerpartot a Fekete-tengerrel. Az útvonal Brestből indulna Páris—Reims—Frankfurt—Nürnberg—Regensburg—Passau—Wien — Budapest—Bukarest érintésével Galacba. Az útvonal távolsága 3500 kilométer lenne. Az útvonal teljesen az olasz és nagy amerikai autóstradák alapján épülne, mindenütt vágva az egyenes irányt. A cikk írója kiszámítja, hogy a vezető minden kilométeren, amit nem az országúton, hanem egy autóstradán tesz meg, 15 fillért takarít meg. Ha tehát ennek a 15 fillérnek csak egy hányadát adná le használati díj gyanánt, úgy ezekből a fillérekből hatalmas összeget lehetne összehozni. A terv ma természetesen csak a jövő zenéje, de semmi esetre sincs olyan messze, amit nem érhetnénk meg. Az út legnagyobb részét a Duna mentén húzódna és így fővárosunkat, Budapestet is érintené.

AJS-automobil jön ki a napokban a jólismert wol-verhamptoni motorkerékpárgyárból. Az új kis AJS-autó 9 lóerős lesz és háromféle, egy négyülékes túra-, egy négyülékes négyajtós szalon- és egy kétülékes sportkarosszériával készül. Ára 200 fonton alul lesz. Motorja négyhengeres oldaltvezérelt hármascsapágyú forgatúházzal, kuplungja egylamellás, sebességváltója három előre- és egy hátramenettel bír. Rúgói félelliptikusak, kerekei drótküllősek. Egyelőre csak három gép jön ki a háromféle karosszériával, gyári próbamenetek céljára.

Motorcsónak és autó egyszemélyben. Különleges célt szolgál az az érdekes közlekedési eszköz, melyet Cuxhavenban konstruáltak a német tengerészeti különítmény számára. Ez egyesíti magában a szárazföldi és vízi járóművet. Ugyanis az apály beálltával a tengerpart és az Északi Tenger közelfekvő apróbb szigetei közül a tenger teljesen eltűnik, a szárazon maradt me-



der pedig süppedős, csúszós és iszapos voltánál fogva bármilyenemű közlekedés lebonyolítására alkalmatlan. Így kizárólag a dagály idejére szorítkozik minden forgalom, melyet lassúvá és nehézkesé tesz a szárazföldi járóműről a vízire és fordítva történő ismételt átszállás. Ezt küszöböli ki az új csónakautó. Hossza 6.85 m, szélessége 2 m. Kocsialvázon épült és mind a négy kerék meghajtott. A motor négyhengeres, 10/40 lóerős Opel. A karter mindkét oldalán folytatódik a főtengely, előre egy sebességváltó- és kuplungszerkezetben, hátrafelé pedig csavarban, mely a vízben való mozgáshoz szükséges. A karosszéria csukott, csónakformájú, felső részén rádióleadóval. Felszereléséhez tartoznak a lámpák, reflektorok és az indítómotor. Tizenhat személlyel terhelve, tíz órás teljesítmény mellett átlagsebessége óránként 25 km szárazon és 12 km vizen.

Egy bámulatraméltó eseményt mutat be egyik képünk, melyen egy karambolozott Tatra-Cabriolet-t látunk. A fenti kocsit a Fehérvári-úton az Energia-művek telepéről jött kifelé, amikor elkapta a teljes sebességgel jövő nagytétényi villamos. A hatalmas villamos elejével kb. 15—20 métert toltta maga előtt a kocsit, majd odavágta egy vasoszlophoz. Mondanunk sem kell, hogy ilyenkor az óceán másik oldaláról importált hangtalanul síkló csodaautomobilok már egyenlőek lettek volna a harmonikának nevezett hangszerrel és kijavításukon már a Stowasser-művek sem segítettek volna. A fenti Tatra-kocsinak csupán az első tengelye görbült el egy pár centimétert, valamint a karosszéria rongálódott meg. A kocsit saját tengelyén és kitünően működő motorral ment be az Unitas Garage-ba, Tatra-automobilok javítóműhelyébe és egy hét múlva már mintha mi sem történt volna, írta tovább Budapest utcáit és a gödrös magyar országutakat.

● ÚTÉPÍTÉS ●

Mi van a bécsi úttal?

Az ember sokszor kíváncsi! A múlt vasárnap mi is kíváncsiak voltunk. Tekintettel arra, hogy az Erzsébet-híd budai hídfőjével szemben egy hatalmas tábla mutatja az irányt: „Wien”, elhatároztuk, hogy kirándulunk Wien felé. Tudtunkkal a Budapest—győri országút le van zárva és a wien-i forgalom Tata felé bonyolódik le. Ezúttal a „bonyolódik” szó igen találó, mert ez a forgalom tényleg csak bonyolódik. Hogy az iránytmutató táblát ki állította fel azt nem tudjuk, de hogy okosabbat alig tehetett volna, annyi bizonyos. Ezúttal idegennek képzelvén magamat, aki a Kossuth Lajos-utcában az Astoriában volt meg-

szállva és útja Wien felé viszi, elindultam. Szegény idegen!

Obudán minden a régi. A sok tavaszt látott keramit most is elsőrangú. Ha jól csinálják meg, bátran állíthatjuk, még most is a legjobb útburkolási módszer. Azt mondják róla, hogy drága és hogy csúszik. Ha a keramit csúszik, csúszik más is. De menjünk tovább. Elhagyjuk a keramitot. De mi ez? A régi, lyukas, rossz, sáros makadám. Semmi új! Hiszen úgy tudjuk, ez az út csaknem egy éve le van zárva. Hát mit csináltak itt a múlt nyár óta? Ki kapta a nagy versenytárgyaláson ezt a részt? A 13-as kilométerkőnél láthatjuk az első új szakaszt. Körülbelül 5 kilométer. Szép sima út. Első pillanatra nem lehet megállapítani, hogy topeka-e, vagy beton. Annyi bizonyos, hogy ma még jó. Nem tart sokáig. Utána ismét a régi rossz út. A 21-es kőnél változik a helyzet. Valami újfajta bitumenes makadám következik. Piliscsaba-tábornál rózsaszín a felülete. Elég tűrhető. Itt látszik, hogy dolgoztak. A halálhíd eltűnt. Az új átvágás igen szép és a természetével kirakott hegyoldal egészen impozáns. A jó út itt sem tart soká. Piliscsaba faluban már rettenetes rossz, de röviddel utána ismét jön egy mesteri rész. Megint amolyan fehér betonféle. Határozottan elsőrangú. Talán valamivel jobb, mint az első. Sajnos, nem tart sokáig. Röviddel Leányvár előtt vége. Na, de azután ami itt következik, arról jobb nem beszélni. A régi osztrák-magyar katonai térképeken „Nicht erhaltener Fahrweg” jelzésű utak aszfaltpályának voltak mondhatók. Innen az út nem más, mint egy agyagos sártenger. Nem is mentem tovább.

Ebbe az agyagos sártengerbe zavarta be az Erzsébet-hídi jelzőtábla az Astoriából induló idegent. Mit fog tenni? Vagy tovább megy és átdolgozza magát a felszedett és sártengerré vált szakaszokon, vagy visszafordul és megátkozza azt, aki a „Wien” irányjelző táblát kifüggesztette. No, de nézzük az érem másik oldalát. Mit csináltak mindezeideig azok a vállalatok, akiknek a Budapest—győri út egyes szakaszait kiadták? En csak egy 30 kilométeres szakaszt jártam be. Ebből körülbelül 10 kilométer volt új és jó, a többi még a régi rossz út, vagy félig-meddig javítás alatt álló sárgödör. Ugyan kérem, hát mit csináltak 6—8 hónap alatt azok az útépitővállalatok, akiknek építeni kellett volna? Semmit. Így fest a magyar útépités az Urnak 1930-ik esztendejében. Mi folyton csak olvasunk. Mást sem olvasunk, mint a nagy versenytárgyalások eredményét, a nagy tülekedést, ami az útépitések körül forog és nem látunk eredményt. Eddig egyedüli eredmény a Budapest—székesfehérvári útszakasz,

amit a MURT csinált. Ez ma is kifogástalan. Hamar elkészült és van látható eredménye. De hogy mit csináltak a többiek, azt nem tudjuk. Reméljük, a legközelebbi napokban erről is bővebbet fogunk megtudni.

Bátrak voltunk ezirányban felkeresni Forster Gyula államtitkárt, akinek kezeiben fut össze a magyar útépités. Szerettük volna tőle megkérdezni, hogy mi lesz a bécsi úttal? Miért zárták le az utat, ha nem építenek? Szerettük volna tőle megkérdezni, hogy azok a vállalkozók is részesülnek-e újabb útépitési munkában, akik bebizonyították, hogy „nem tudnak jó utat építeni”. Meg szerettük volna kérdezni, hogy mi az oka a magyar útépités teljes csődjének? Az államtitkár úr jobbnak tartotta a teljes begombolkozást és kiüzente a titkárságával, hogy „útépitési ügyekben nem adhat semminemű felvilágosítást!”. Ez a pár szó mindennél többet mondott. Egy kellemetlen témáról kellett volna értekezni egy pár percig. Kellemetlen lett volna az államtitkár úrnak, ha olyan dolgokról folyt volna a beszélgetés, amelyeknek talán egy kis százalékban ő is az oka. Mert egy kis előrelátással be kellett volna már látni a vezető uraknak, hogy árleszorítással, a minimumra leredukált kiadásokkal jó utakat építeni nem lehet. Mert amikor a minisztérium elfogad útépitési ajánlatokat, amelyek a saját kalkulációján alul maradnak, azok nem lehetnek jó utak. Innen ered azután, hogy a vállalkozó, aki munkát akar, de csak akkor kap, ha olcsó, kénytelen a vízzel takarékoskodni, kénytelen feleslegesen hengerléssel beérni és végeredményben ott állunk rossz utakkal. Lehet, hogy az államtitkár úrban megvan a jóakarát, de hiányzik belőle az üzleti racionális gondolkodás. Mert inkább fizetek néhány pengővel többet és jó utaim vannak, mint keveset olyan utakért, melyek negyedannyi ideig sem tartanak. Bizony ezek kellemetlen témák lettek volna az államtitkár úrnak. Mi azonban ezekkel a kellemetlen témákkal ezután még sokkal részletesebben és kimerítőbben fogunk foglalkozni, mert a mi szemünk előtt a magyar automobilizmus és az idegenforgalmi érdekek függnek és ha megkezdjük az értük való küzdelmet, folytatjuk is.

Három utca. Három budai utcáról akarok néhány szót szólni. Ennek a három utcának az állapotát évek óta figyelem. Évek óta rosszak, domborúak, lyukasak, sárosak, telve förtelmes bukkanókkal és ha ne adj Isten, átburkolják őket a szokásos pesti makadámmal, akkor három hét múlva ugyanúgy néznek ki, mint három hét előtt. Ez a három dicső út: a Városmajor-utca a Csaba-utcától a János-kórházig, az Alkotás-utca és végül díszére Budapest székesfővárosnak, a Déli vasúttól a Farkasréti temető bejáratáig vezető főút. Kezdjük elől-

Váci-utca 23. számú házban
autóüzletnek kiválóan
alkalmas utcai helyiség **KIADÓ**

**Bővebbet: dr. Takács
Sándor, Alkotmány - u.
3. III. em. Tel.: 295-46**

ről. A Városmajor-utca keskeny, domború, gödrös és állandóan sáros. Ma autóbusszjárata van, ott látjuk a János Szanatóriumot és a végén az Új Szent János-kórházat. Nem egy haldokló beteget visznek naponta ezen a dicső utcán, akikből még a szanatóriumba érkezés előtt kirázzák az életet. Az Alkotás-utca rémes. Ott is hasonló a helyzet az előbbihez. A kellős közepén fekszik a nagy katonai kórház. Ma olyan állapotban van ez az út, hogyha polgármester volnék, de olyan, aki utána is néz a közállapotoknak, azonnal fegyelmi alá helyezném azokat a mérnököket, akik az Alkotás-utca állapota felett diszponálnak. Nem hasból beszélünk, tessék kifáradni oda és keresztülhajtani a Déli vasúttól felfelé. Már ősszel is ilyen volt. Már a kijavítás után pár héttel is ilyen volt. Talán itt is kerteket locsoltak a felhasználandó vízzel, mint Óbudán? A harmadik a nagy, Farkasréti temetőbe vezető út. Állapota pocskék. A temetőbe igyekvő kocsik százai kénytelenek használni. Harminc kilométeres sebességben, de még ennél kisebbben is, akkorát nyekken időnként a legfinomabb luxus-kocsi is, hogy az ember azt gondolja, mindjárt széjjel-megy. Uraim, ez nem városfejlesztés. (Ajánljuk e sorokat a polgármester úr szíves figyelmébe.)

Nem jó fizetemberek az útépitők! Ezt le kell szögezni. Mert, ha egy útépitővállalat ma, amikor mindenki tudja, hogy az útépitések csak most kezdődnek, első próbára rossz utat csinál, az nézetünk szerint jelvágtatja a nyakát. Mert, ha én vagyok a magyar útépitési ügyek élén, akkor olyan útépitő, aki egyszer rossz utat csinál, az több munkát nem kap, ha a fejetetején jön is a minisztériumba. Itt azonban nálunk ügylésznek nem az a fontos, hogy ki produkál jó munkát, hanem az, hogy egyenlően oszoljon meg a munka a vállalatok között, no meg az, hogy ki csinálja olcsóbban. Volt alkalmunk beszélni háborúelőtti szolid útépitővállalatok vezetőivel, akik kijelentették, hogy egyáltalában nem pályáznak a mai útépitésekre, mert azért az árért, amint azt ma odafönt megkívánják, jó utat építeni nem lehet. Ezen túl legprecízebben rá fogunk mutatni az útépitésekre, időt fogunk magunknak szentelni és dátumokkal fogjuk bebizonyítani, hogy melyik út meddig tartott és melyik utat kik csinálták. Fel kell hívunk a nyilvánosság figyelmét végre az útépitésekre is, mert azt, hogy adókat fizessünk és hullámos, gödrös, kátyus, sáros utakat kapjunk, az nem megoldás. Az összes magyar automobilisták és motorkerékpárosok nevében jó, tartós, komoly utakat kérünk.

● OUTBOARD ●

Eddig két biztos outboardverseny lesz a tavaszi szezonban. A terminusok még bizonytalanok, de annyit már közölhetünk, hogy június hónapban lesznek. Az elsőt a KMAC rendezi. Itt két részből fog állni a verseny. Lesz egy kilométer-lancé a Margitsziget mellett és ugyanaznap egy, a Szentendrei sziget körüli hosszútávverseny. Ennek a távja körülbelül 60 km lesz. Ezen a versenyen nemcsak a versenyzési technika, motorismeret, hanem a Duna medrének alapos ismerete is fontos tényezőként vehető latba. A második outboardversenyt a KMAC motorosztálya rendezi a Margitsziget körül, ugyancsak júniusban. Itt előreláthatólag minden kategória 5 kört fog futni, ami körülbelül 25 kilométeres távot jelent. Mindkét verseny kimondottan a sebességre, mint egyedüli reális elbírálási alapra van bázisozva.

Versenyzők! Vigyázat! A nemzetközi outboardversenyszabályzat értelmében limitálták a siklótestek súlyát. Ezután csak a szabad-osztályban (free for all) indulhatunk tetszőleges súlyú siklócsónakkal. A kö-

telező súlyok a következők: Az A) osztályban a súlyminimum motor nélkül 45.3 kg. A B), C) osztályban a minimum 68 kg, míg a D) és E) osztályokban 86 kg a hajótest minimális súlya. A számok az angol egységből vannak átszámítva. 100 lbs 45.3 kg, 150 lbs 68 kg és 190 lbs 86 kg. Ezek a szabályok természetesen már az ezidei magyarországi versenyekre is érvényben lesznek.

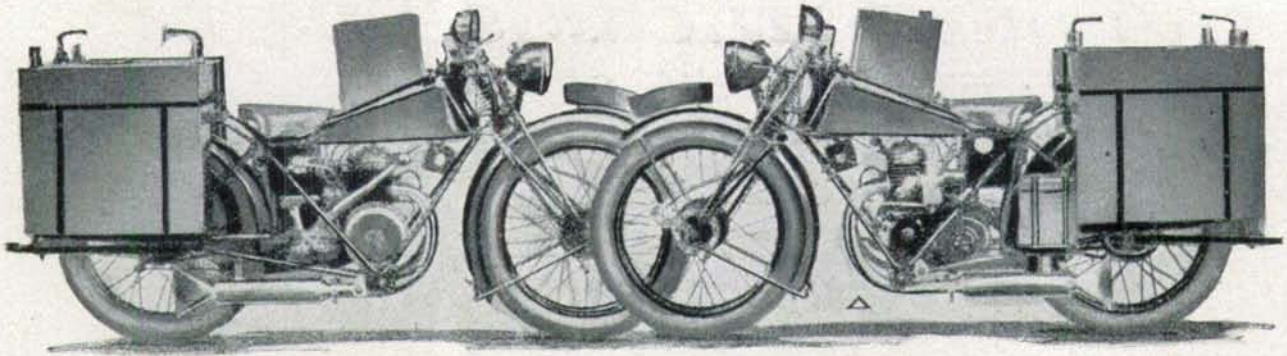
Új outboard-világrekord. Új siklóvilágrekord hírére hozza a táviró Amerikából. Az új világrekord a mérföldre 84.536 km. Futotta egy 5 hengeres Cross-Gear. A Cross-Gear a múlt évben tűnt fel, de dacára 1160 köbcentiméteres hengerűrtartalmának és 5 hengerének, nem tudott figyelemreméltó eredményeket elérni. Ennek oka, mint azt Fényes Kornél dr., okl. gépészmérnök, az ismert outboard-szakember elmondotta, abban keresendő, hogy a Cross-Gear gyárnak nem volt megfelelő hajótestje, illetőleg nem tudott megfelelő hajótestet konstruálni. Az amerikaiak ugyanis egy standard-típust gyártanak, amelynek hossza 3.60 m, szélessége 1.10—1.15 m és erre akasztják azután a különböző nagyságú motorokat. Jelen esetben a hatalmas motor valószínűleg kiszippantotta a vizet a hajótest alól, mely ennek folytán túlmélyen merült a vízbe és nem tudott kellő sebességet elérni. Fényes dr. szerint a helyes testtel és helyes propellerrel a Cross-Gearnek a 90 kilométert is el kellene érni. A Cross-Gear normális körülmények között 35 lóerős, azonban fékpadon állítólag az 50 lóerőt leadja.

Múlt számunkban közöltük a jelenleg fennálló outboard-világrekordokat. Mint láthattuk, vezet a Johnson a nagy-, az Evinrude a közép- és a Lockwood a kiskategóriákban. Az előbbi kettőnek már van Budapesten képviselője. A Johnson az Angol-Magyar Bank keretébe tartozó Ferro Vas- és Ércskereskedelmi Rt., az Evinrude-ot a Gyurkovics Béla és Társa cég képviseli. Mint örömmel értesülünk, a kiskategóriába tartozó Lockwood nemsokára szintén helyet kap a magyar piacon. Képviselője a motorkerékpárkereskedelemben oly jó névnek örvendő Majláth-cég lesz. A tárgyalások most folynak és remélhetőleg a közeljövőben be is végződnek.

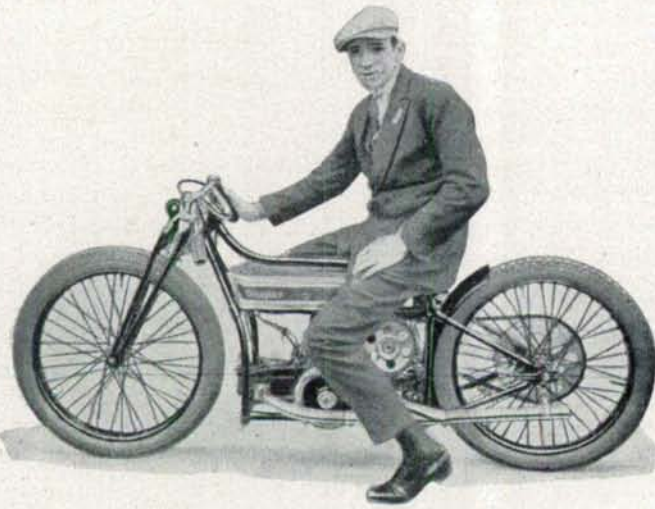
A Vasuti és Hajózási Főfelügyelőség rövidesen egy kis füzetet fog kiadni. Ebben a füzetben le lesznek fektetve az outboard csolnakázás tudnivalói és függelékül egy Dunatérkép lesz csatolva, melyből megtudhatjuk, hogy hol vannak a lakott részek és hol kell csukott kipuffogóval haladni.

A közelmúltban értekezlet volt a kereskedelmi minisztériumban. Az értekezleten, ahol Jordán Dezső m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelő elnököt, a belügyminiszterhez beérkezett hangtompító panaszt tárgyalták. Általánosan az volt a vélemény, hogy a hangtompító erősen csökkenti a motorerőt, viszont Fényes Kornél dr. főmérnök kimutatta, hogy a jó hangtompító nemhogy csökkenti, hanem egyenesen növeli a motor teljesítményt, amire elfogadták, hogy a Dunán közlekedő outboardok vizalatti hangtompítóval szerelendők fel. Természetesen ez a rendelkezés nem vonatkozik a versenyek időtartamára. Az outboardokat éppen úgy fogják nyilvántartani, mint a motorcikliket vagy automobiloikat és valószínűleg előírják a vezetői vizsgát is.

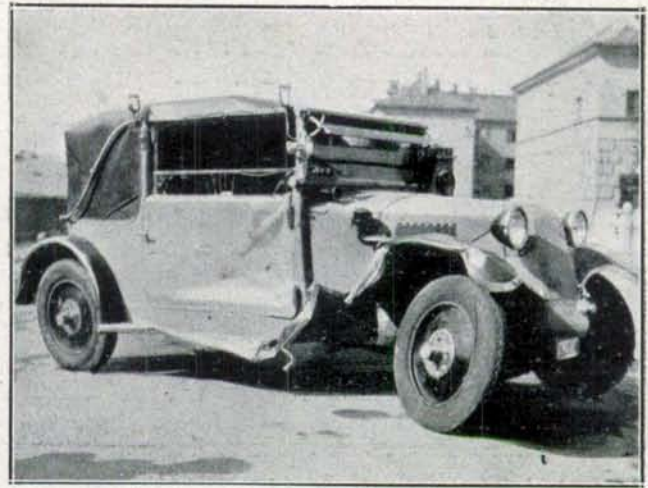
Hibahelyesbítés. A 3-as számunk outboard-rovatába egy súlyos sajtóhiba került. Abban a rövid hírben, melyben megemlékeztünk Delmár Walternek Evinrudjával elért kitűnő eredményeiről, az 5000-es motorfordulat helyett 500 volt szedve. Ez tisztán elnézésből került ki, mert hiszen tudvalévő, hogy egy outboard-motor legalkalmasabb fordulatszáma is jóval az ezerezen felül van.



A 172 km Francis-Barnett Villiers, amivel Tomy Howard Afrikát akarja észak-déli irányban átutazni.



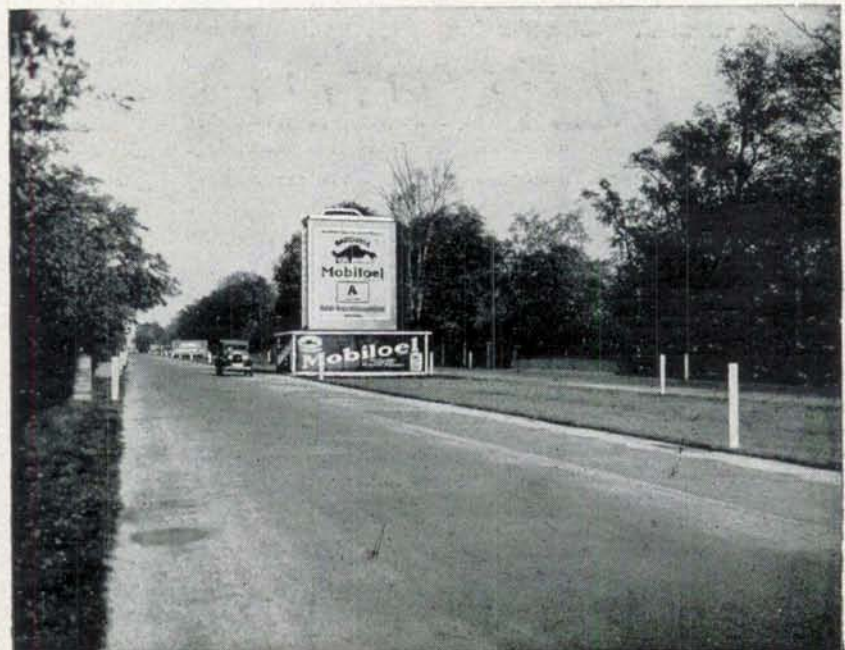
Sprouts Elder, a kiváló angol Douglas dirt-track-menő.



Egy 4 hengeres TATRA, amelyet a nagytétényi villamos az összeütközés után még 20 métert tolt maga előtt. Ennek dacára a kocsiját tengelyein távozott. Bővebbet lásd Autóhírek között.



Mr. T. W. Soughborough, az Auto Cycle Union titkára, akinek a magyar versenyzőknek az Angol TT-re való meghívása köszönhető.



A világrekorder Chrysler a berlini AVUS-pályán.

A »dirt track« stílusról

Mi a dirt track, vagy cinder-pálya? ~ Mi a sliding és a broadsiding? Mit mond a híres cinder-menő Jim Kempster? ~ Mit ajánl kezdőknek? ~ Az angol Motor Cycle-ben megjelent „The dirt track art” nyomán ~



Jim Kempster a kanyarban.

Az utóbbi években a motorkerékpárversenyzésnek egy új fajtája honosodott meg Angliában, ami ma már a kontinensre is áttért és csaknem minden motorkerékpársporttal foglalkozó országban kezdi szárnyait bontogatni. Az alap gondolat az újvilágból jött át hozzánk, ahol már esztendő óta űzik a „dirt track”-et. Amerikában, mint tudjuk, a motorkerékpárversenyzésnek három faja ismeretes. Az első és legelterjedtebb az épített, emelt fordulós „Speedway”-versenyzés, ahol a sebességek, mint tudjuk, állandóan a 150 kilométer felett mozognak. A második fajta a „dirt track”. Ezt rendszerint löversenypályákon űzik, emelt forduló nélkül, ami hasonló a budapesti ügetőpályához és ezek a versenyek népszerűségben ma felette állanak a speedway-nek. A harmadik a hegyiverseny, ami egészen eltérő az európai hegyversenyektől. A táv nyílegyenesen vezet fel egy meredek dombra és győz, aki magasabbra tud feljutni. No, de maradjunk a dirt tracknél.

Mint megállapítható, a dirt track-versenyek az USA-ból jöttek át hozzánk, a körülmények azonban teljesen átalakították őket. Amíg Amerikában egy dirt track-pálya kerülete minimum 800 méter (1/2 mérföld) és általában a mérföldet is eléri (1609 méter), addig az angolok dirt track-pályái egészen kis kerületűek. Ennek okát nem abban kell keresnünk, mintha Angliában nem volna ügetőversenypálya vagy hozzá hasonló nagyobb kerületű kör. Az ok abban rejlik, hogy az angol városokban a löversenypályák rendszerint nagyon messze fekszenek a központtól és nehezebben hozzáférhetők. Ellenben csaknem minden városban garmadával található az atlétikai versenyelőkrá használt salakkal burkolt futópályák. Ezeknek előnye, hogy egészen centrikus fekvésűek, nagy tribünökkel bírnak és a legminimálisabb költséggel átalakíthatók. Kerületük azonban jóval kisebb, mint az amerikai dirt track-pályáké. Egy salakkal burkolt futópálya, mint általában Magyarországon is, rendszerint 400 m, Angliában egy negyed mérföld (402.25 méter).

Összintén szólva, mint azt már annakidején is kifejtettük, a dirt track-versenyzésnek semmi különösebb ér-

telme nincs. Nem más, mint cirkuszi mutatvány, amit a teljesen profi-alapon álló versenyzők űznek. A bukások igen gyakoriak, a helyzetek pillanatról-pillanatra változnak, a veszélyes momentumok egymást váltják, néha egy gép elfarolván, a többi belefut és ilyenkor rendszerint egy-két embert hordágyon visznek ki. A népek azonban ez kell. „Panem et circenses.” Ez az oka azután, hogy a dirt track-versenyek ma Angliában óriási népszerűségnek örvendenek. Szombatonként Anglia különböző városában 20—25 dirt track-verseny van programmon és vannak versenyek, ahol a nézők száma meghaladja a tízezret.

A dirt track-versenyzők egy teljesen különálló kasztja a motorversenyzőknek. Komoly angol Brookland-menőt, vagy TT-versenyzőt nem látunk a dirt track-versenyzők között. Teljesen ismeretlen nevek, akik csak a salakon, a „cindertracken” lettek naggyá. Ma Angliában a dirt track-versenyzés olyan arányokat öltött, hogy az angol gyárak legtöbbje már külön speciális „cinder” modelleket gyárt. Ezek nélkülözik a féket, egészen alacsonyak, le vannak könnyítve, sárhányó csak a hátsó keréken van és lehetőleg minden tokozva és védve van a bukások ellen.

No de nézzük közelebbről milyen is a dirt track-stílus. A laikus, aki egy dirt track-versenyt lát, teljesen kielégül. Hatalmas csúszások, vóblók, bukások, porfelleg, hordágy, motorzaj. Fogalma sincs azonban arról, hogy micsoda technika és tudás kell ahhoz, hogy valaki egy angol „cinder”-verseny startjához állhasson. Fogalma sincs arról, hogy mi megy végbe a rövidre szabott fordulókban és milyen óriási idegenergia, tréning, előtanulmány kell ahhoz, hogy valaki a salakon megállja a helyét.

A következő sorokban Jim Kempster egy RUDGE-ön versenyző cinder-menő interjúját hozzuk a Motor Cycle nyomán. Kempster ma egyike Anglia legintelligensebb és legjobb dirt track-menőinek, tehát véleménye mindenben iránytadó és emellett egyike azoknak, akik ésszel versenyeznek. Ha egy laza felületű úttesten gyorsan fordulunk, akkor a gépünk kicsúszik és bukunk. Hogy ezt megakadályozzuk, mondja Kempster, a gépet faroltatni kell. A faroltatás nem más, mint egy „szabályozott csúszás”. A faroláskor a kerekek, vagy egy kerék csúszik a talajon. Ez kétféle. „Sliding” és „broadsiding”. A „sliding”-nél csak a hátsó kerék farol, míg a „broadsiding”-nél mindkét kerék egyszerre csúszik oldalt. A broadsidinget az angol profik arra használják, hogy abban az esetben, ha túl gyorsan jönnek be a fordulóba, illetve, mint Kempster mondja, ha sokáig hagyta rajta a gázt, akkor csökkentse a sebességet. Ilyenkor a versenyző oldalt fordítja gépét, fekteti befelé és csúszik. Tulajdonképpen ez a mozdulat teljesen egyezik a korcsolyázó vagy sielő mozdulataival. A korcsolyázó, ha sebes iramban meg akar állani, oldalt fordul és a korcsolya oldalélein csúszik addig, amíg meg nem áll. A sielőnél a kristiania felel meg a broadsiding elvének. A broadsidingnél a kormány egyáltalában nem lesz elfordítva és az első kerék mindig egy vonalban marad a váz többi részével. A gép fektetése nem mehet a végletekig és itt is, akárcsak a rendes országúti fordulóvételnél van egy határ. A jó broadsidingelő lábai a lábtartón vannak, de mindig készenlétben állanak, hogy az esetleges kicsúszásnál, vagy a pálya egyenetlenségei folytán előálló vóblizásnál és gép esetle-

ges ugrásánál segítségül lehessenek. Ha valaki megtanulta a farolást, úgy ez egészen természetes dologgá válik. Most jön azután a nehezebb. A farolás közbeni kormányzás. Az országúton bedöntöm egy kissé a gépet és a kormányt elforgatom. Itt ugyanezt a farolás, illetve a hatalmas csúszás közepette kell megtennem. A legnagyobb különbség az, hogy a salakon a gép bedöntése sokkal nagyobb. Aki jól bírja a farolás technikáját, az a legvehemensebb farolás közben is kitünően tudja gépet kormányozni. Aszerint, jobbról vagy balról akarom-e az előttem levőt előzni, fordítom a kormányt. Ha a kormányt jobbra fordítom, akkor a hátsó kerék a pálya belseje felé fog csúszni, ha balra fordítom, úgy ellenkezőleg, kifelé. A hátsó kerék mindig automatikusan követi az első kereket. A lábunk ilyenkor sincs különösebb szerepe. Ilyenkor is csak készenlétben kell lennie, hogy időnként, ha szükséges, egy jót rúgjon a talajba. Annak semmi értelme sincs, hogy a lábunkat húzzuk a talajon, mert ez csak lassítja a gép menését és közel sem emeli annyira a biztonságot, mint azt elképzeljük. A jó országúti versenyző sem rakja le a lábát a kanyarban. A fordulóvétel a dirt track-pályán nagy erőt és energiát követel meg. Kempster szerint egy erős verseny után az izzadság még a bőrruhán is keresztül szívárgott. Különösen nehézé teszi a fordulóvételt az a körülmény, hogy a talaj a csúszásoktól, bukásoktól egyenetlen, gödrös lesz és hogy ezeket a pályaegyenlenségeket minden baj nélkül megússzuk, minden energiánkat és tudásunkat latba kell vetni. A kezdőnek a következőket mondja Kempster: A legtöbb kezdő azt hiszi, hogy a gázt az egyenes elején egészen ki kell nyitni, viszont a forduló elején le kell venni. Az ilyenek azután nagy sebességgel jutnak a forduló elejéhez, ott elveszik a gázt és a legnagyobb kört téve meg, átgurulnak a fordulón. A dirt track-versenyzés alapja a fordulóvétel. Ezt egészen lassan kell kezdeni. Eleinte 10 mérföldes (16 km) sebességben kell venni az egyeneseket és a forduló elején kell adni fokozatosan a gázt. Ezt fokról fokra emeljük és a végén azt fogjuk érezni, hogy egyenlő gázmennyiséggel vesszük a köröket. Mindig azt kell szem előtt tartani, hogy fokozatosan emeljük a sebességet. Ha azután bírjuk a farolást a nagy tempóban, kezdjük tanulni a kormányzást.

Az örökké mosolygó Kempster szerint, mielőtt egy pályán versenyzünk, mindig ki kell azt tapasztalni. Az elmélet szerint mindig a legrövidebb utat kell választani. Azonban ez a gyakorlatban nem megy. A versenyben azonnal meg lehet ismerni a jó és a rossz versenyzőt. A jó versenyző a mellékelt rajzon feltüntetett fekete vonalat futja, míg a rossz versenyző a szakadozottat. A rossz dirt track-menő gázzal megy be a fordulóba, „A” pontnál ki-

vágódik a „B” ponthoz és akkorra sebessége annyira lecsökken, hogy a jó technikával bíró menő csaknem 100 métert nyer rajta. A jó versenyző az egyenesben a pálya külső széle felé tart, „X” ponthoz érve némileg csökkenti a gázt, bedönti gépet, broadsidel és úgy vágódik be az „Y”-nal jelölt helyig, ahol azután már kezdi adni a gázt és slidingel, vagyis gépet állandóan farolgatva igyekszik kifelé a fordulóból.

Kempster szerint a dirt track-versenyzésnél nagy szerep jut az áttételezésnek. Elmondja például, hogy a londoni Stamford-Bridge-pályán 1:7.8 áttételezéssel (a motor 7.8-szer fordul, addig, amíg a hátsó kerék 1-et) soha sem tudott figyelemreméltó eredményt elérni. Egyszer azután 1:8.3-ra áttételezte gépet és menetközben csodálkozott, hogy milyen lassú a gépe, a végén azonban

kiderült, hogy rekordot futott. Egyébként Kempster szerint, ha már az ember tud jól menni a salakon, akkor a versenyek sorsát nagyban az ügyes taktikázás dönti el. Az ellenfeleket mindig figyelni kell és minden adódó alkalmat ki kell használni, hogy az ember megszerezze a vezetést.

Nézetünk szerint, Magyarországon a dirt track-versenyzés egyelőre nem igen fog lábat vetni. Ennek oka főképpen a nehéz gazdasági helyzetben keresendő. Nincs pénz speciális dirt track-gépekre. A versenyző kevés. Az országúti és TT-menők nem hagyják el a teret. Ahhoz pedig, hogy egy külön dirt track profikaszt alakuljon ki, nincs pénz és nincs pálya. Pálya ugyan volna, de azt nem hisszük, hogy akár a MAC, akár az FTC, az MTK, BBTE, vagy más egyesület a testnevelési célokat szolgáló salakpályáikat odaadnák dirt track célokra. A dirt track versenyzést egyedül úgy képzeljük el, ha egy pénzcsoport építene külön erre a célra pályát és hozatna gépeket. Közönség az lenne, különösen akkor, ha egy pár jó külföldit sikerülne lehozatni.

Az árban is verhetetlen világrekorder

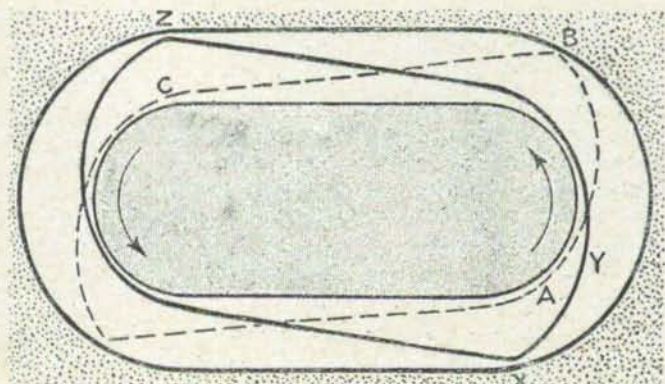


MEGBÍZHATÓSÁG

A tudományosan megszervezett laboratoriumaink, nyersanyagaink utólérhetetlen minősége, megmunkálásunk precizitása biztosítják motorkerékpárjaink hosszú élettartamát

350 ccm sv. P 1375.-
500 ccm ohv. P 1850.-

HALMOS TESTVÉREK BUDAPEST, V., SZABADSÁG-TÉR 18. I. 159—93



AUTOMOBIL

A Soproni Automobil Egyesület a közelmúlt napokban tartotta évi közgyűlését a tagok élénk részvétele mellett. A közgyűlésen a Magyar Touring Clubot dr. Kirchknopf Ernő főtitkár, a KMAC-ot Petrovits Vidor titkár képviselték. A közgyűlésen Kövesi Antal ügyvezető alelnök olvasta fel évi jelentését, amiből kiviláglik, hogy a soproniak milyen céltudatos és komoly munkát fejtettek ki. A komoly munka meg is hozta gyümölcsét, a minden tekintetben fényesen sikerült brennbergi hegyi versenyben. A közgyűlés az alapszabálymódosításokat, valamint a tisztikar kibővítése után véget ért.

Az utóbbi időben a Steyr-művekkel összefüggésben ismételtelen hírek kerültek forgalomba, ezen vállalat készleteinek kiárusításáról és üzemének csökkentéséről vagy beszüntetéséről, mely hírekkel szemben a következőkről értesültünk: A patronizáló pénztézetnek, az „Österreichische Boden-Credit-Anstalt”-nak az „Österreichische Creditanstalt für Handel- u. Gewerbe”-ba történő beolvadása következtében a Steyr Werke A. G. az utóbbi bank érdekkörébe került, mely jelenleg Ausztria legnagyobb hitelintézete. A bank végrehajtóbizottságának elnöke, Neurath Lajos úr lett a Steyr Werke A. G. elnöke, a végrehajtóbizottság másik tagja, Deutsch Otto úr pedig alelnök. A Kreditanstalt kezdeményezésére a Steyr Werke A. G. és az Austro-Daimler-Puch Werke A. G. gyártmányainak értékesítésére egy érdekközösség létesült és így a tökéletesebb eladási organizáció révén a vállalat teljesítőképessége természetesen lényegesen emelkedik. Ezáltal a Steyr Werke A. G. abba a helyzetbe hozatott, hogy Steyr-ben lévő gyártelepének gyártási programját minden tekintetben fenntarthassa. A jelenleg érvényben lévő árak redukciójáról abból a célból, hogy a meglévő készletek készpénzzé tétessenek, nincsen szó, mert a Steyr Werke A. G.-t új bankösszekötése minden szükséges pénzeszközzel ellátja.

Újabb automobilgyorsasági világrekord. Melbourneból táviratozzák: Norman Wizard Smith január 17-én a 90 mérföldes aucklandi (New-Zeeland) tengerparton megdöntötte a 10 mérföldes automobil-világrekordot. Ideje a 10 mérföldre (16090 m) 4:02.2 volt. Átlagsebesség 148.637 mérföld (237.82 km) per óra. A kocsit Don Harkness tervezte, motorja 350 HP Rolls Royce repülőgépmotor, alváza módosított Cadillac alváz. Smith ezen páratlan rekordteljesítmény alkalmával Gargoyle Mobiloil BB-t használt. A fenti világrekordot Smith repülőstarttal érte el. A korábbi rekord 217.79 km per óra volt.

Már legutóbbi számunkban közöltük olvasóinkkal, hogy a Magyar-Belga Ásványolaj Rt. a Délivásut igazgatóságának épülete előtt, a Mészáros-utcában Purfinabenzinkutat állított fel, ahol szeszmentes, tiszta könnyű benzint napiáron árusít. Ezuttal beszámolunk arról, hogy Budapest területén a Purfina-benzinkutak újabb öt nyilvános utcai benzinkúttal szaporodtak s a következő helyeken az alább közölt minőségű benzint hozzák forgalomba: Nyugati pályaudvar indulási oldalán tiszta könnyű benzint; Keleti pályaudvar indulási oldalán tiszta könnyű benzint; Keleti pályaudvar érkezési oldalán motalko; Józsefvárosi pályaudvarnál motalko; Kőbánya felső-pályaudvaron motalko. Ezen nagyarányú terjeszkedés lehetővé teszi a személyautótulajdonosok számára a kényelmes üzemanyag beszerzést úgy Budapesten, mint az ország egész területén. A kék „Purfina”-kutak újabb szaporodását úgy mi, mint az egész autótársadalmom örömmel üdvözli és reméljük, hogy a zavartalan benzín-ellátáshoz lényegesen hozzá fognak járulni.

Egy és egyegyedbillió liter vizet használnak el

naponta a Ford-művek, mely percenként 2,250.000 liter fogyasztásnak felel meg. A hatalmas vízszükséglet problémáját egy négykilométer hosszú tunnellel oldották meg, mely a Detroit-folyam vizét szállítja a gyártelepekre. Ez a csatorna 12 méternyire van a föld alatt, belső átmérője 4.5 m, falának vastagsága 63 cm és külső részeinek faborítása 2 m vastag. A vízmennyiség 90 százaléka különböző hűtési célokat szolgál. A különböző műhelyekbe a vizet két, egyenként 110.000 kw-os turbina-generátor hajtja, melyek kondenzátorainak hűtéséhez mindegyik 400.000 liter vizet használ el percenként.

Lustálkodik, aki 80-as tempóval hajt. Utópisztikus hangzik az a kijelentés, melyet W. Morgan tanár tett az „Institution of Automobile Engineers” tizedik évzáró vacsoráján az elnök megnyitóbeszédében. Az automobilizmus fejlődését ecsetelve, megállapította, hogy nincs messze az idő, amikor a speciálisan épült utak megengedik majd, hogy körülbelül 160 km-es sebességgel tűrőzhasunk és lustálkodónak fog feltűnni az, aki kocsiját „csak” 80-as tempóban fogja vezetni. Megjegyezzük, hogy az ott egybegyűlt urak előtt kijelentése nem tűnt olyan valószínűtlennek, tekintetbe véve, hogy ott voltak Segrave őrnagy és Irving kapitány, a „Golden Arrow” konstruktőrei, kiknek akkor adták át az egyesület emléklapoktját.

Az ADAC 1930 április 7 és 12 között a Nürburgringen katalógusban megjelölt széria-motorkerékpárok és oldalkocsis gépek számára egy 144 órás megbízhatósági versenyt rendez. Indulhatnak szülő-gépek és gyári team-ek. — A múlt évben oly nagy sikerrel megrendezett Brennbergi hegyiverseny, mely ezidén a bajnoki pontszerzőversenyek közé is felvétel, a jövőben a Soproni Automobil Egyesület kérelmére „Soproni hegyiverseny”-ként fog szerepelni. — Hartmann László, aki a Monte-Carlo csillagtúrát minden hiba nélkül fejezte be, kocsiján Firestone-pneumatikot használt. Mint a képviselőhöz írt sürgönyében közli, a teljes távot defektmentesen sikerült abszolválni. Fenti tény újabb bizonyíték a Firestone-pneumatikok kiválóságára. — A Garmisch-Partenkirchenben évente rendezett téli hegyversenyt, melynek távja 2800 méter, ezúttal Gschwilm (Rudge) nyerte rekordidővel, míg a sidecarok között a nálunk is jól ismert Standard-MAG-menő Lang győzött.

TURIZMUS

A Soproni Automobil Egyesület a napokban tartotta évi közgyűlését. A közgyűlés napján jelent meg a SAE 1930. évi évkönyve, amit példaképpen állíthatunk oda az összes egyesületeknek. Minket különösen a kis könyvecske turisztikai része érdekel. „Ajánlható magyar és osztrák turán” címen 60 oldalon 8 magyar és 14 kisebb-nagyobb osztrák túra van felvéve a könyvben pontos útleírással és adatokkal. A könyvecske adatai mindvégig pontosak, csupán az emelkedések megadása százalékokban nem felel meg mindenütt a valóságnak. Az adatok itt nagyon túlzottak és alkalmasak arra, hogy az autóturistát eltérítsék az illető hágó vagy hegy bekapcsolásától. Így például a Pötschenhöhe-re vezető útvonal nincs 24—26 százalék, hanem csupán Goisern felől 16, Aussee felől 15 százalék, ami szintén nem lekiicsinylendő. A Zellerain maximális emelkedése szintén csak 16 százalék és nem 24. Egyébként a túraösszeállítások nagyon jók s használhatók.

Az ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil Club) áprilisban kiadja az „ADAC Reichsverkehrsführer und Reichstournebuch 1930” című autóturisztikai könyvet. A könyv ára 12 márka, melyhez 60 pfennig portóköltség járul. (ADAC-tagoknak 8 márka.) A könyv megrendelhető: Verlag Dr. Hüsing & Co. G. m. b. H. Dort-

mund, Hohen Wall 28. Mindenesetre annak, aki sokat utazik Németországba, a könyv a legjobban ajánlható segédeszköz.

Jobbrahajtás Tirolban. A Tiroler Landesregierung elhatározta, hogy április 2. dátummal az egész tartomány területére életbelépteti a jobbrahajtást. Mint tudjuk, Vorarlbergben már eddig is a jobboldalon való hajtás volt érvényben. A fenti körülmény különösen a németek és olaszok körében nagy örömet keltett. Ugyanis mindkét országban a jobbrahajtás kötelező. Már most, aki Olaszországból Németországba, vagy viszont akart utazni, kénytelen volt egy rövid szakaszra a balra hajtásra koncentrálni minden figyelmét. Mint hírlík, a közeljövőben egész Ausztria áttér a jobbrahajtásra.

● Turisztikai tanácsadó ●

Hogyan akadályozhatom meg a hűtővíz forrását?
Fodor Endre, Budapest VI., Benczur-utca 44. Kérdés: Menetek-e 509-es FIAT-ommal nagyobb alpesi turára? Forrás nélkül feljutok-e a Stilsfer Jochra? Felelet: Az olasz kocsi általában nagyraméretezett hűtőkkel vannak ellátva és alkalmasak az Alpésekben való túrázásra. Egy 509-es kis FIAT két személyrel terhelve feltétlenül mindenható felvisz. Ajánlatosnak tartom azonban, ha a Stelviót két vagy három részletben teszi meg. Szereljen a hűtősapkára egy hőmérőt. Ez azonnal mutatni fogja, ha a víz hőmérséklete közeleg a kritikus ponthoz. Legjobb még mielőtt forna, megállni. Ilyenkor célszerű, ha időnk engedni, hosszabb időt szentelni a motor lehűtésére. Ha azonban sietős az utunk, úgy igen egyszerűen és minden veszély nélkül lehűthetjük a hűtővizet. Lecsavarjuk a hűtősapkát és egy kis pumpával kiszivattyúzunk egy féllitert. A hiányt azután egy forrás vizéből, vagy az útszéli patakból pótoljuk. Ezt az eljárást mindaddig folytatjuk, amíg a hűtővizünk egészen le nem hűl. Ajánlatos ilyenkor egy kis friss olaj beöntése is az olajtartályba. Inkább több legyen az olaj, mint kevés. Tizenöt-húsz kilométeres erős emelkedésű hágókra igyekezzünk reggel, vagy naplementekor feljutni. Ez nagyban fogja késleltetni a hűtővíz forrását.

Fodor Endre, Budapest, VI., Benczur-utca 44. Kérdés: A Dolomitokba szeretnék menni a nyár folyamán. Kérem az útitervet és a különösen szép részek felsorolását. Felelet: Kell osztrák és olasz triptique. Nemzetközi útigazolvány. Az alanti útírányt ajánljuk: Budapest, Wien, Linz, Salzburg, Reichenhall, Lofer, Innsbruck, Brenner, Vipiteno (Sterzing). Itt felmegy a pompás kilátással bíró Jaufenpassra (Passo del Giovo, 2100 m) és lemegy Meránba, ahonnan beszalad Bozenba (Bolzano). Bolzano a Dolomitok kiindulópontja nyugat felől. Kezdem a Karersee-vel. Utvonat: Bolzino, Cardano, Ponte Nova, Nova Levante, Hotel Karersee (Carezza), Passo Costalunga (Karerpass, 1758 m. Innen le a Fassavölgybe. Majd Vigo di Fassa—Canazei. Maradjon Canazeiben aznap este és másnap reggel csinálja meg a Pordoipass—Campolungopass—Passo di Gardena—Passo di Sella hágónégyszöget, a Sella-csoport körül. Egészen elsőrangú. Másnap újra fel a Pordoiira, majd a Falzaregopasson át Cortina d'Ampezzoba. Itt ismét nyílik alkalom egy szép négyszögre. Fel a Tre Crocispasson, át a Misurina-tóhoz és Schluderbachon (Carbonin) vissza Cortinába. Egészen elsőrangú. Ezzel majdnem az egész Dolomitokat látta. Cortinából hazafelé Carbonin, Dobbiaco, Linz, Villach, Klagenfurt, Graz, Veszprém, Székesfehérvár, Budapest. Ne térjen el ettől a tervtől. Mi is kipróbáltuk. Olaszországban alkudjon a Hotelekben. Ha a Magyar Touring Club tagja, úgy a triptique váltáskor teljesen automatice kap egy „Touring Club Italiano” tagsági igazolványt, amivel sokat megtakarít. El ne feledje kérni a Touring Clubban. Következő számaink egyikében részletesen leírjuk a fentebb vázolt Dolomit-túrát.

MOTORKERÉKPÁR

Versenyzők! Figyelem! A budapesti Bíró Jenő cég, mely az angol LODGE-gyertyákat képviseli, idei angliai künn tartózkodása alatt kijárta a gyárnál, hogy a Magyar Tourist Trophyt is felvették azok közé a világversenyekek közé, ahol a LODGE-gyár külön díjazza a „LODGE”-gyertyával győző versenyzőket. Eszerint mindenki, aki a Magyar Tourist Trophyn LODGE-gyertyával első, második vagy harmadik helyezést ér el, a következő pénzdíjakat nyeri a KMAC által megszabott díjakon kívül. Ezeket a díjakat az angol LODGE-gyár bocsátja rendelkezésre.

	Első	második	harmadik
500-as kategória	12.10 font	5.— font	2.10 font
350-es kategória	10.— font	2.10 font	1.10 font
250-es kategória	5.— font	1.10 font	—

Miután egy font 27—28 pengő, a tételek elég jelentősek. Hasonló elbírálás alá vonta a gyár a német, olasz, osztrák és svéd TT-eket és Grand-Prix versenyeket, míg a Nürnberg GF-t, a francia, belga és holland TT-t még magasabban díjazza, nem is szólva az angol TT-ről, ahol 50 font a győztes díja. Egyben közli a gyár, hogy azok a versenyzők, akik minden versenyre beneveztek, az 1 fontos speciálgyertyát (27—28 pengő) 3.50 P összegért kapják meg a képviselőnél.

A BSE Grand-Prix sikere ügylátszik biztosítva van. A genfi Motosacoche-gyár értesítette a budapesti képviselőt (Vecsey), hogy Zamecsnik Tivadar részére egy királytengelyes 350 kcm modellt bocsát rendelkezésre, aki így az összes bajnoki pontszerző versenyeken megfelelő géppel tud a küzdők közé állani. Egyben tudatta a gyár, hogy a Grand-Prixre egy gyári menőt feltétlenül leküld, aki az 500-as kategóriában fog indulni.

Pénzdíjazás a Magyar Tourist Trophyn. Az idők jele. A KMAC Sportbizottsága február 20-án tartott ülésén elhatározta, hogy pénzzel díjazza a TT első három helyezettjét. Összesen 3500 pengő értékben díjazák a 4 kategóriát. Az 500-asban 800, 400, 200 pengő, a 350-esben 600, 300, 100 pengő, a 250-es kategóriában 400, 200, 50 P lesz a győztes, második, illetve a harmadik díja.

Márkacserék. A tavasz mindig sok újat hoz. Ezúttal sincs hiány újdonságokban. Annakidején már megírtuk, hogy Marchant és Handley a Motosacoche-tól átmentek a belga FN-gyárhoz. A Motosacoche-gyár hamar talált megfelelő helyetteseket Herbert Le Vack és az olasz Pietro Ghersi személyében. Előbbi a Jap-gyárban, utóbbi a Guzzi-műveknél volt előzőleg. A híres Jap-exponens, Lacey, a Norton-gyárhoz szegődött és most újabban a sokszoros világrekorder Hicks hagyta ott a Velocette-gyárat az AJS kedvéért. Mire a versenyek megindulnak, lesz még egy pár újdonság.

Hatnapos téliversenyt rendeztek a franciák. Ötvenheten jelentkeztek St. Germainben a startnál. Végeredményben 36 versenyző állta a hat napot. Az utolsó napon Monthleryben sebességi verseny is volt, ahol igen sokan behozni igyekezvén elvesztett pontjaikat, buktak és kénytelenek voltak kiállni. Nagy bosszúság lehet 6 nap után. Az eredmények a következők: 175 kcm. Sourdout (Monet-Goyon), Gillet (San-Sou-Pap) és Lardenois (San-Sou-Pap) büntetőpont nélkül. 250 kcm. Tizenkét versenyző futott be. Ebből 11 nyert aranyéremet. Mind francia-márkák. 350 kcm. Carré (FN), Lhuissier (FN) és Richard (FN) aranyérem, büntetőpont nélkül. A többi nyertes Peugeot és Alcyon. 500 kcm. Lovinfosse (FN), Dabaisieux (Monet-Goyon), Naas és Bernard (Gnome-Rhone). Berrenger (BSA) aranyérem. A legjobb eredményre kitűzött serleget Lovinfosse és Lhuissier (FN) kapták.

A magyarországi Monet-Goyon képviselő március hó 1-én új, tágasabb helyiségbe költözött. Az új kiállítási terem a VI., Dessewffy-utca 47. szám alatt lesz. (Jókai-utca mellett.) — A BSE Magyar Grand Prix-n valószínűleg 4 Monet-Goyon indul. Komlóssy Béla a 175- és 500-as kategóriában, utóbbiban királytengelyes MAG-motorral, míg egy gyári vezető, akinek személye még bizonytalan, a 250 és 350-es csoportokban fog indulni. — Komlóssy Béla a Husvétii Triálon, mely lapunk rendezésében fog lefolyni, egy 175 kcm-es Monet-Goyon-Villiersen fog indulni. — A német DKW-gyár kihozta száriában az első „dirt track” modellt. A gép főerőssége a kolosszális akceleráló képesség. Már az első startot győzelem koronázta, amennyiben a német „Aschenbahn-specialist” Niemeck legyőzte vele az összes külföldieket. A gép olyan nagy tetszést aratott, hogy az ausztráliai Stewie St. Georg DKW-vel akar Angliában versenyezni. — Angliában három akrobata, köztük egy nő, egy 350 kcm-es Rex-Acme-motorkerékpárral fantasztikus mutatványokat végez. Egy 8—10 méter átmérőjű, merőlegesfalú hengerben futkosnak körbe, sőt egyikük a fekvő helyzetben lévő gépre menetközben feláll. — Végre Berlin is kap „dirt track” pályát. Erre a célra a Plötzensee Kerékpárpálya belsejét alakítják át. A pálya ki lesz világítva és estéi versenyek tartását is lehetővé fogja tenni. Úgy látszik, a dirt track-versenyzés hatalmába kerítette a világot. — A kis Dániában jelenleg 20.509 motorkerékpár szalad. Kopenhágában négy szőlőgépre esik egy sidecar. Érdeklődtünk levélben az ottani helyzet iránt és kiderült, hogy ott még a városok belvárosaiban, sőt még a kisvárosok főutcáin is szabadon közlekedhetnek a motorkerékpárok. — Mr. H. Sturmei, akiről a híres angol motorkerékpársebességváltók is nevüket nyerték, meghalt. Mr. Sturmei 1857-ben született, tehát 73 éves volt. Egyike volt a motorkerékpár pionírjainak. — Sportházasság. C. W. G. Lacey, akiről a minap írtuk meg, hogy 1930-ban Nortonnal fog versenyezni, a napokban megnősült. Elvette Miss Ruffeilt, aki a múlt évben megnyerte az első Brooklandon rendezett női sebességi versenyt, csekély 125.196 kilométeres átlagsebességgel. — A mi körünk-ből is hírt adhatunk egy sportházasságról. Kétúró versenyzőnk, Hild Károly, aki mostanában a KMAC motorosztályának ügyeit vezeti kitarotán, pontosan és szakemberen, házasságot kötött Bellatini Braun Olgával. Az összes motoroskollegák nevében sok boldogságot kívánunk nekik.

Megjött az Auto Cycle Union meghívása. Örömmel közöljük, hogy az annak idején a KMAC titkára, Petrovits Vidor által bejelentett tény, miszerint meghívást kapunk az idei Angol TT-re, valóvá vált. A minap érkezett meg Mr. Loughborough levele, mely a magyar versenyzők meghívását tartalmazza. A levél szerint több nevezés eszközölhető, amelyek közül az ACU választ. Minden meghívott versenyző megkapja a teljes útiköltséget, egy, esetleg két gép szállítási költségeit és napi egy fontot az oda- és visszautazás alatt. A versenyzőkön kívül egy szerelő, illetve mechanikus költségei is fedeztetnek. A meghívott versenyzők tehát csak az ottlélet alatt, az ételmezei- és lakásköltségeiket fedezik. Tekintettel azonban arra, hogy a napi egy fontból a felét könnyen megtakaríthatják, a költség hozzájárulás egészen minimális lesz. Itt jegyezzük meg még, hogy az idei Angol TT díjazása a múltévihez képest kolosszális lesz. Az első helyezett 275 fontot (körülbelül 7000 pengő), a második 110 fontot, míg a harmadik 55 fontot nyer. Minden versenyző, aki limiten belül ér a célba, 10 fontot kap. (280 pengő.) A nevezési díj angoloknak 33, külföldinek 13 font. Ebben azonban bennfoglaltatik az üzemanyag és egy nagy életbiztosítás is.

Ariel. A motorkerékpárkereskedők szíves figyelmébe. A napokban egy, az angol üzleti szellemet kitűnően megvilágító esetről szereztünk tudomást. Az angol Ariel-motorkerékpárokat hat éven keresztül Bauer József képviselte, elmondhatjuk, nagyon kielégítő eredménnyel. Az idei Olympia Show előtt az Ariel-gyár megírta Bauernek, hogy készpénzért azonnal váltsa ki a vámban lévő 65 gépet és garantálja 1930-ra 300 gép eladását. Természetesen Bauer József erre a nehéz gazdasági viszonyok mellett nem vállalkozhatott. Volt, aki vállalkozott, amire az angol Ariel-gyár egyszerűen elvette a képviselőt 6 évi kitűnő munka után és átadta egy másik kereskedőnek, aki garantálta az évi 300 gép eladását. Ennek nem szabad megtörténni. Mi már ez ellen egyszer felemeltük a vétónkat, amikor annakidején Wolemann István szeretne volna megkapni az Arielt. Utóvégre magyar kereskedők vagyunk, akiknek egyenlő eréllyel kellene fellépni az angol gyárak ellen. Soha sem szabad elfelejteni, hogy „Ma nekem, holnap neked!” A Deményi céggel ugyanígy megtörténhet ez a jövő esztendőben. Annyi bizonyos, hogy egy bevezetett márkába beleülni sokkal könnyebb, mint egy újat bevezetni. Igazán ideje volna már, hogy a magyar motorkerékpárkereskedők összeálljanak és egymás érdekeit védendő egyesületet létesítsenek. Talán most, hogy kevesebben vannak, ez lehetséges is lenne. Ennek azonban az első feltétele az volna, hogy ne kívánd meg a másét. Azt hiszem, ezt már Mózes is lefektette abban a bizonyos tízparancsolatban. De most kíváncsiak vagyunk arra a 300 eladott Arielre 1930 végén.

Ha minden jól megy, úgy a BSE Grand Prix-versenyén ezidén hatalmas külföldi mezőnyt fogunk látni. A nagy gyárak ígéretei olyan biztatók, hogy biztosra lehet venni Handley (FN), egy Rudge-vezető (Walker vagy Tyrrel-Smith), egy Motosacoche-vezető (Franconi vagy Martinelli), valamint a DKW- és esetleg a BMW-gyári menőket. Ehhez véve még néhány nevesebb osztrák versenyzőt és a magyar első klasszist, pompás versenyre lesz kilátás. Meggyessy, a múltévi Magyar TT klasszikus hőse, már 500-as komp. BMW-nyergében száll síkra a magyar színek diadaláért. Ha a külföldiek jönnek, úgy a II. Magyar Grand Prix átlaga 100 kilométeren felül lesz.

Bauer József, miután az Ariel-motorkerékpárok képviselőtét a gyár elvette tőle, hamarosan regresszáltta magát. Nyiltan elmondhatjuk, hogy ezúttal felfelé bukkott. Megszerezte az angol világmárka, a „Norton” képviselőtét. A Nortonról dicshimnusz zengeni felesleges. Egyike az angol kvalitásgépeknek, melyeknek motorja talán egyedülálló a Szigetországban is. A Norton-gyár, ismervé Bauer József eddigi versenyeredményeit, számára egy 500-as királytengelyes modellt küld verseny-célokra, míg egy másik speciálgépet, egy 350-est Kovács Sándor részére indítottak útnak, aki az 1930-as évadban Norton-színekben fog versenyezni.

Németországban az utóbbi időben mindjobban előfordul, hogy motorkerékpárokat és automobiloikat az országúton csoportok megállásra kényszerítenek és azután vagy kövel dobálják meg vagy kifosztják. Úgy-szintén nagymértékben nő a motorkerékpárlopások száma is. A Deutsche Motorfahrer Verband most 300 márkát adott át a német rendőrségnek, amely összeg a nyomravezetők között osztandó ki. Ha az összeg elfogy, úgy a német szövetség újabb összegeket utal ki erre a célra. Hála Istennek, úgy látszik, nálunk, ha más irányban vannak is bajok, ennyire még nem jutottunk.

Felelős szerkesztő és kiadó: DÉVÁN ISTVÁN.

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VI., Rózsa-utca 111, IV. emelet. Hivatalos órák hétköznapokon délelőtt 9—2 óráig.

Telefon: Automata 136—64.

Amatőrök egyetlen magyar szaklapja a

FOTOMŰVÉSZETI HIREK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER

ELŐFIZETESI ÁRA EGÉSZ ÉVRE 10 P,
EGYES SZÁM ÁRA 1 PENGŐ, M. A. O. SZ.
TAGJAI KEDVEZMÉNYES ÁRON,
4 PENGŐÉRT KAPJÁK A LAPOT.

ELŐFIZETÉSEKET ELFOGAD A KIADÓ-
HIVATAL BUDAPEST, V., DOROTTYA-U. I

Mutatványszám 1.10 P beküldése ellenében.

Mi nem hirdetünk,

mindenki
tudja, hogy
mi

javítunk autót.



NÉBEL-SZIRMAY-VADÁSZ
Automobil Ipari R. T. autójavítóüzeme
Budapest, VI., Lehel-utca 17a.

ORVOSOK, ÜGYVÉDEK!

400 pengő lefizetése után
napi **13 pengő 50 fillér**
részletfizetés mellett szállítunk

MORRIS MINOR

22 lóerős, 4 üléses csukott személyautomobil.
Angol vezető márka!! 5 lit. benzinfogyasztás 100 km-re.

John Fowler et Co. Morris autók képvisellete
Budapest, VI., Andrásy-út 28. szám.

GRÄF & STIFT

automobilok vezérképviselte:

KINIZSI-GARAGE RT.

Budapest, IX., Kinizsi-utca 4

TELEFON: AUTOMATA 867-75, 866-80

Személyautomobilok

2, 2^{1/2}, 3, 4, 5, 6 tonnás gyors-
teherautomobilok

Kedvező fizetési feltételek

Speciális javítóműhely

Nagy alkatrészraktár

SKF



Átmeneti kabátok

Esőkabátok

Hó- és sárcipők

Weszely

IV, Váci-utca 9. sz.

Autó- és szántómotor

**főtengelyek és hengerek
csiszolása**

és minden e szakmába vágó alkatrészek készítése



Dedics Testvérek, Budapest,

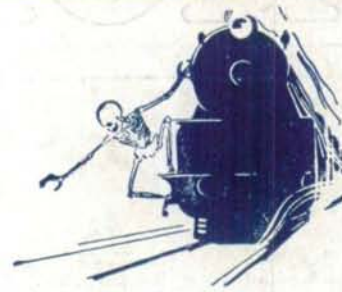
VIII., Thék Endre-u. 15. Tel.: J. 303-45. Alapítva 1903



Élete biztos legyen?

DUNLOP

páncélcordot vegyen!



Vezérképviselet

SCHWEITZER JÓZSEF ÉS FIA

Vezérképviselet

Telefon: Automata 292-36

Szabadság-tér 18. (Tőzsdepalota)

Telefon: Automata 296-46